BOLETIN OFICIAL

DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

AÑO X. — NUM. 2587 | Buenos Aires, Miércoles 7 de Mayo de 1902 | ADMINISTRACION: MINISTERIO DE JUSTICIA É INSTRUCCIÓN PÚBLICA DIVISIÓN ADMINISTRATIVA

DECRETOS RELATIVOS AL BOLETIN OFICIAL

ACUERDO DE 2 DE MAYO DE 1893.

Art. 4º Los documentos que en él se inserten, serán enidos por auténticos y obligatorios, por efecto de esa publicación.

ACUERDO DE 28 DE MAYO DE 1901.

Artículo único.—.....las reparticiones de la Administración Nacional, remitirán al Boletín Oficial, para su inserción en éste, todos los documentos, avisos, etc. que requieran publicidad......

POR RESOLUCIONES DE 11 DE MAYO, 29 DE AGOSTO Y 5 DE DICIEMBRE DE 1901, REGIRÁ PARA EL BOLETÍN OFICIAL LA SIGUIENTE

TARIFA:

Veinticinco centavos moneda nacional; por cada centímetro, por publicación, considerándose que veinticinco palabras equivalen á un centímetro, no computándose las fracciones menores de diez palabras.

En los avisos ó edictos que excedan de una página y deban publicarse por 15 días, ó más, se cobrará por quincena: 200 pesos m/n. por la primera página—150 pesos m/n. por la segunda—125 pesos m/n. por la tercera, y 100 pesos por cada una de las subsiguientes, debiendo contarse como una página toda fracción de ésta.

Para los edictos relativos á juicios que tramiten ante la Justicia de Paz de la Capital, se deducirá el 40 %

Número suelto del dia.........	$ 0.10
Número atrasado..............	» 0.20
1 Trimestre..................	» 1.50
1 Semestre...................	» 3.00
1 Año........................	» 6.00

Para las subscripciones dirigirse á la División Administrativa del Ministerio de Justicia é Instrucción Pública—Casa de Gobierno.

La subscripción es trimestral, semestral ó anual; podrá comenzar en cualquier fecha, pero terminará siempre con los trimestres del año.

Las Reparticiones Nacionales que deseen recibir el Boletín Oficial, deben solicitarlo por conducto del Ministerio de que dependan.

Se previene á las mismas, que todo ejemplar atrasado debe solicitarse por escrito dentro de los diez días de su fecha. En su defecto, se abonará por cada uno el precio de tarifa.

El Boletín Oficial aparece por la tarde.

SUMARIO

MINISTERIO DEL INTERIOR

I

Mandando tributar honras fúnebres á los restos del ex Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, Doctor don Amancio Alcorta.

Buenos Aires, Mayo 6 de 1902.

Habiendo fallecido el Doctor don Amancio Alcorta, en el ejercicio de las funciones de Ministro Secretario de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores y Culto, y

CONSIDERANDO:

Que es deber del Gobierno, tributar un justo homenaje á los distinguidos servidores de la Nación que, como el Doctor Alcorta, han puesto su inteligencia y sus esfuerzos al servicio del pais, desempeñando elevados cargos públicos con dedicación y patriotismo;

Que el nombre del extinto, se halla tambien vinculado estrechamente á la vida intelectual de la República, al consagrarse á la enseñanza y al progreso de la literatura jurídica argentina, con obras notables de derecho, proyectos de legislación y tratados con las naciones extranjeras;

Que su actuación al frente del Departamento de Relaciones Exteriores y Culto, ha sido fecunda en beneficios para extender los vínculos de la amistad con las naciones extranjeras, y para la solución de los diversos problemas confiados á su estudio,

El Presidente de la República, en Acuerdo General de Ministros—

DECRETA:

Art. 1º El dia de hoy y de mañana, permanecerá izada á media asta, la Bandera Nacional, en todos los edificios públicos de la Nación, buques y fortalezas de la Armada, en señal de duelo por el fallecimiento del Doctor Amancio Alcorta, Ministro de Relaciones Exteriores y Culto.

Art. 2º El cadáver del extinto, será velado el dia de hoy en el Salón de Recepciones del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, y conducido al Cementerio del Norte, el dia de mañana á las 10 a. m., con los honores militares del caso.

Art. 3º Por los Ministerio respectivos, se invitará á concurrir á dicho acto, á los miembros del Congreso, Poder Judicial del Clero, Cuerpo Diplomático Extranjero, Institutos de Enseñanza y funcionarios principales de la Administración.

Art. 4º El Ministerio del Interior, en el acto de la inhumación, hará uso de la palabra en nombre del Poder Ejecutivo.

Art. 5º Por el Ministerio de Guerra, se dispondrán los honores fúnebres que deben tributarse, en correspondencia á la alta categoría del extinto.

Art. 6º Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ROCA —J. V. GONZÁLEZ.—J. R. FERNANDEZ.—EMILIO CIVIT.—W. ESCALANTE —M. AVELLANEDA.—PABLO RICCHERI.—ONOFRE BETBEDER.

II

Convocando á una conferencia de médicos especialistas, para el estudio del paludismo en algunas provincias, y proponer las medidas para combatirlo.

Buenos Aires, Mayo 5 de 1902.

Vista la precedente nota del Departamento Nacional de Higiene, y

CONSIDERANDO:

Que la observación ha comprobado un alarmante desarrollo del paludismo, en las regiones del Norte de la República, donde es endémico, y su propagación en el territorio de provincias que anteriormente no habian sido invadidas por esta enfermedad;

Que la extensión abarcada por el paludismo, constituye un serio peligro para la salud y el bienestar de las poblaciones que sufren la influencia de su acción enervadora y mortifera, cuyos efectos, abatiendo las energías individuales y la vitalidad colectiva, pueden causar grave perturbación y daño en la fuente de la vida social y económica de una vasta zona de la República;

Que es una necesidad improrrogable y de la más vital importancia, proceder de una manera eficaz y metódica, á estudiar las causas que mantienen el paludismo endémico en algunas regiones y sus invasiones epidémicas en otras, á fin de combatirlas y destruirlas para salvar á las poblaciones amenazadas, de las ruinosas consecuencias que la observación registra;

Que el éxito obtenido por la ejecución de obras de saneamiento y profilaxia, en varias partes del mundo y especialmente en Italia y Argelia, así como los recientes progresos alcanzados en el conocimiento de la forma y medios de contagio del paludismo, permiten abrigar la confianza en una lucha más eficaz y práctica, contra las causas de su producción y propagación;

Que los médicos que ejerzan su profesión en los lugares donde reina el paludismo, están mejor habilitados, como lo han demostrado algunos, con eruditos estudios, para fijar y aconsejar á los poderes públicos, las medidas conducentes para atacar esta enfermedad en sus propios orígenes, y en sus causas más directas, según las diversas localidades;

Que la circunstancia de hallarse invadidas por la malaria varias provincias, exige una acción uniforme y central, que dirija las obras á efectuarse en ellas, ó las aconseje, según un plan de armonía y complementación, para lograr un saneamiento general;

Que por este motivo, por la gravedad y trascendencia del peligro á que se hallan expuestas las poblaciones referidas, y por su insuficiencia de elemento y recursos para emprender los trabajos de un saneamiento eficaz, corresponde á la Nación, su iniciativa y realización, en cumplimiento del deber de velar por la salud pública y ocurrir á su defensa, en casos como el actual, en que está seriamente comprometida,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Convócase á una conferencia sanitaria, con objeto de estudiar las causas de la existencia y desarrollo del paludis-

mo en la República; dar las instrucciones de precaución y defensa individual, y proyectar las medidas de saneamiento y profilaxia general que deben ejecutarse para destruir esta enfermedad.

Art. 2º Invítese para constituir la conferencia, á los facultativos: Profesores de Epidemiologia de la Facultad de Medicina de la Capital, Doctor José Penna;

De Jujuy: Doctor Ismael Carrillo; Doctor Jaime Carrillo;

De Salta: Doctor Ricardo Araoz; Doctor Ignacio Ortiz;

De Tucumán: Doctor Benigno Vallejos Doctor Alberto Soldati;

De Córdoba: Doctor Jerónimo del Barco; Doctor Alejandro Centeno;

De La Rioja: Doctor Leonidas Carreño;

De Catamarca: Doctor Pedro I. Acuña;

De Santiago del Estero: Doctor Antenor Alvarez;

De Misiones: Doctor Modesto Lema-Maciel;

Del Departamento Nacional de Higiene: Doctor Juan C. Delfino;

Art. 3º La conferencia se celebrará en esta Capital, bajo la presidencia del Presidente del Departamento Nacional de Higiene, Doctor Carlos Malbrán, y se clausurará en el término máximo de ocho dias.

Art. 4º Acompáñese á la invitación á los señores médicos designados, el memorándum de los puntos á tratarse en la conferencia formulada por el Departamento de Higiene.

Art. 5º Señálase el día 26 de corriente, para la inauguración de la conferencia.

Art. 6º El Departamento de Higiene, dará cuenta oportunamente al Ministerio, de las conclusiones á que halla llegado la Conferencia, para la ejecución de las medidas en ella concretadas.

Art. 7º Los gastos que se originen por este concepto, serán por cuenta de la Nación.

Art. 8º Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ROCA.
J. V. GONZÁLEZ.

MINISTERIO DE HACIENDA

I

Declarando intermitente un embarcadero en el Rosario.

Buenos Aires, Mayo 5 de 1902.

Resultando de los informes que anteceden, que el embarcadero de los señores Ernesto Davis y Cª., en el Rosario de Santa Fe, no efectúa el número de operaciones que establece el artículo 2º del Decreto de 29 de Julio de 1897, para considerarlo permanente, y en tal concepto no le corresponde el pago mensual del Guarda encargado de fiscalizar las operaciones de embarque que por dicho puerto se llevan á cabo,

El Presidente de la República,—

DECRETA:

Declárase intermitente el embarcadero de que se trata, encargándose á la Prefectura General de Puertos y Resguardos, de hacer percibir la suma de diez pesos moneda nacional, por cada operación extraordinaria que se efectúe, mientras no excedan de seis.

Déjase sin efecto el nombramiento del Guarda don Pablo V. Giménez, nombrado para atender las operaciones del embarcadero de los señores Ernesto Davis y Cª.

Tómese nota por la 1ª. División del presente Decreto, y pase á la Prefectura General de Puertos y Resguardos, á sus efectos.

ROCA.
MARCO AVELLANEDA.

II

Declarando comprendido en los beneficios de la Ley Nº. 2402 á la Compañía Kemmerich.

Buenos Aires, Mayo 5 de 1902.

Tomada en consideración la nota de la Contaduría General, fecha 4 de Octubre último, haciendo presente que para finiquitar las cuentas de las Receptorías de la Paz, Provincia de Entre Ríos, y San Javier, Provincia de Santa Fe, es imprescindible que el Poder Ejecutivo, manifieste si debe ó no llevarse á cabo el cobro de los derechos, sobre los subproductos que la fábrica de carnes «Compañía de Productos Demmerich, ha exportado desde el 13 de Octubre de 1891, en que se acordó no efectuar ese cobro, en tanto se recababa una resolución del Honorable Congreso; oído el señor Procurado del Tesoro, y

CONSIDERANDO:

Que la Ley Nº. 2402 de 3 de Noviembre de 1888, tuvo por objeto fomentar la elaboración de carnes, por los procedimientos más aceptables, en los mercados extranjeros, á fin de proceder al desarrollo de uno de los principales ramos de la producción nacional;

Que habiendo la Compañía de productos Kemmerich, prescendiendo de acogerse al beneficio principal de tal ley, por estar ya establecida cuando comenzó su vigencia y disponer de todo su capital en giro y no necesitar de garantía alguna, el Poder Ejecutivo, al establecerse los derechos de exportación, acordó no hacer efectivos éstos, en los subproductos de la Compañía, á fin de no ponerla en peores condiciones que los favorecidos, lo que habia sido un contrasentido y hubiera equivalido á considerar que la Ley Nº. 2402, tiene por objecto radicar capitales que á la sombra de la protección del Estado, luchara contra los ya existentes;

Que el hecho de que la ley citada, exigiera determinados requisitos á las fábricas acogidas, nada implican, pues estos tendian á garantizar al Fisco, de que los beneficios de ella, no se extenderian más allá de lo que el Ligislador se propuso; siendo de observar que si alguna de la fábrica renunciara á la garantía, previo los arreglos del caso, para el reintegro de las sumas, que por tal concepto hubiere recibido, no por ello quedaban privada del goce de la liberación de impuestos.

Que, por otra parte, es de tener en cuenta, que la Compañía de productos Kemmerich, costeó, á la par de las garantidas, el personal de inspección, y ha estado sugeta en todo momento, á la acción de éste;

Que finalmente, la franquicia que acaba de acordar el Honorable Congreso, con motivo de la caducidad, de la Ley de Garantía, sin lugar á dudas, el alcance y propósitos, de la liberalidad que el Art. 11 de dicha Ley establecia, abona en favor de la interpretación dada por el Poder Ejecutivo.

Por todas estas consideraciones,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Declárase comprendida en los beneficios del Art. 11 de la Ley Nº. 2402, en lo que atañe al cobro de los derechos de exportación sobre los subproductos, á partir del 13 de Octubre de 1891, y durante toda la vigencia de dicha ley, á la Compañía de productos Kemmerich, y pase á la Contaduría General para que proceda en consecuencia.

Insértese en el Boletín Oficial y Registro Nacional.

ROCA.
MARCO AVELLANEDA

III

Ampliando las concesiones Zavalla y Woodgate, para el depósito de cereales.

Buenos Aires, Mayo 5 de 1902.

Vista la presentación de los señores Samuel Zavalla y Cia., pidiendo, por intermedio del Ministerio de Agricultura, que como medio de resarcirse de los perjuicios que les irroga la paralización de operaciones del embarcadero de animales en pie, de que son concesionarios, se les permita recibir forrajes y cereales para la exportación en los galpones que han construido, en el Dique Nº. 1 del Puerto de la Capital, y la de los señores Cibils Woodgate y Cia., solicitando igual concesión, á mérito de encontrarse en el Dique Nº. 4, en idénticas condiciones que aquellos; atentos los informes producidos y teniendo en cuenta que nada obsta, para que se acceda á lo pedido, dado que se trata de productos del pais que hay conveniencia en fomentar su exportación y son libres de derechos a su salida,

El Presidente de la República,—

DECRETA:

Autorízase a los embarcaderos de los señores Samuel Zavalla y Cia., y Cibils Woodgate y Cia., situados en los Diques Nº. 1 y 4 del Puerto de la Capital, respectivamente, para el almacenamiento de forrajes y cereales para la importación, con intervención de la Prefectura General de Puertos y Resguardos, donde pasará el presente, una vez hechas las anotaciones y comunicaciones del caso.

ROCA.
MARCO AVELLANEDA.

IV

Reglamentando el despacho de rieles, travesaños, etc., por las Aduanas.

Buenos Aires, Abril 30 de 1902.

Vista la nota que precede de la Contaduría General, elevando en consulta el reparo formulado por la Sección Aduana, de esa Repartición, contra los señores Hasenclever y Cia., por una partida de rieles, travesaños, eclises, tornillos, etc., para ferrocarriles, venida en el vapor Mariemburg, que la Aduana de la Capital despachó sin gravamen; oído el señor Procurador del Tesoro y considerando, que la Ley de Aduana en vigencia, al declarar en su Art. 9º de libre importación los artículos de que se trata, sólo ha tenido en cuenta las instalaciones públicas que favorecen al tráfico y circulación, y á aquellas que se llevan á cabo en beneficio privado,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Cuando se trate del despacho de rieles, travesaños, etc., para ferrocarriles ó tranvías, y á que se refiere el artículo de la Ley de Aduana citado en el preámbulo, por casas de comercio ó particulares, las Aduanas de la República, procederán á su entrega mediante el otorgamiento de una letra por el importe del derecho general sobre esos materiales, suficientemente garantida á juicio de los Administradores y extendida á 90 dias vista, la que se hará efectiva á su vencimiento si el otorgante no ha justificado en que obra pública se han cumplido tales artículos.

Comuníquese, etc., y para los efectos pertinentes, vuelva á la Contaduría General.

ROCA.
MARCO AVELLANEDA.

V

Disponiendo se proyecte una modificación en la Ley de Impuestos al Alcohol, con motivo de un contrabando.

Buenos Aires, Abril 28 de 1902.

Vistas las presentes actuaciones producidas con motivos de la nota pasada al señor Administrador de Alcoholes, por el de la Aduana de Gualeguaychú, dando cuenta que ha sido depositada en el Banco de la Nación Argentina, á la orden de dicha repartición, la suma de $ 2.069 m/n, importes de los derechos correspondientes á igual cantidad de litros de alcohol, que fueron apresados en contrabando y de-

clarados en comiso, al mismo tiempo que solicita se beneficie con una parte de esos derechos á los empleados aprehensores de la mercadería, y teniendo en cuenta que, desde que cubiertos los derechos respectivos el producto del comiso, no ha dejado excedente alguno, no es posible efectuar la adjudicación que se pide, puesto que la Ley de la materia nada dice sobre el particula y el Pober Ejecutivo carece de facultades para acordar este género de donaciones,

SE RESUELVE:

Tómese nota para proceder en su oportunidad, á proyectar la modificación que en la ley, el caso requiere, y fecho archívese.

AVELLANEDA.

VI

No haciendo lugar á una exoneracion de derechos de permanencia en el Puerto de la Capital.

Buenos Aires, Mayo 1º de 1902.

No pudiendo comprenderse, como lo manifiesta el señor Procurador del Tesoro, en el dictamen que antecede, el caso que motiva esta presentación, dentro de las excepciones de la Ley de Puertos y Muelles, cuya extricta aplicación corresponde al Poder Ejecutivo,

SE RESUELVE:

No ha lugar al pedido de los señores Bolt R. Mac Iver y Cª., tendiente á que se les exonere del pago de derechos de permanencia en el Puerto de la Capital, por el tiempo que el vapor inglés Sascony, permaneció en compostura del rumbo abierto en el casco.

Vuelva á la Aduana de la Capital á sus efectos.

AVELLANEDA.

VII

No haciendo lugar á descarga de carbón en los diques.

Buenos Aires, Mayo 1º de 1902.

Vista la presentación del Centro de Navegación Trasatlántica, pidiendo que en virtud del rigorismo con que algunas autoridades, aplican el Reglamento General del Puerto de la Capital, se permita á los vapores de ultramar tomen carbón durante el dia y la noche en los diques, y descarguen en lanchas el mismo combustible en los puntos donde se hallen fondeados, siempre que se trate de cargamentos parciales; atento los informes producidos, y teniendo en consideración, que desde que la Prefectura General de Puertos y Resguardos, permite, previa la solicitud del caso, á fin de ejercer el contralor requerido, que en el interior del puerto los vapores tomen el carbón necesario para el consumo de su viaje, lo trasladen de una bodega á otra, cuando asi lo requiera la carga ó descarga de mercaderías ó se trasborde entre vapores de la misma Compañía, no hay para que modificar el Reglamento del Puerto, respondiendo la medida de impedir la descarga de cargamento de carbón, sean éstos ó no parciales, á razones de higiene y conservación, sin que el hecho traiga aparejado perjuicios, desde que los puertos habilitados para esa descarga, son las Dársenas y el Riachuelo,

SE RESUELVE:

Vuelva á la Prefectura General de Puertos y Resguardos, para que dé al Archivo lo actuado, previa reposición de sellos.

AVELLANEDA.

VIII

Mandando iniciar juicio civil contra don P. A. Fleitas y don Juan C. Veron.

Buenos Aires, Mayo 1º de 1902.

Resultando de lo actuado que los señores Pedro A. Fleitas y Juan C. Veron, no han satisfecho la multa de $ 25 m/n, que á cada uno de ellos les impuso la Admnistración de Impuestos Internos,

SE RESUELVE:

Pase al señor Procurador Fiscal de la Sección Corrientes, para que deduzca las acciones pertinentes, contra los citados señores Pedro A. Fleitas y Juan C. Verón, hasta obtener de cada uno de ellos, el pago de la suma de veinticinco pesos, que adeudan por multa impuesta.

Anótese previamete.

AVELLANEDA.

IX

Acordando un permiso para cortar el pasto que cubre el Puerto.

Buenos Aires, Mayo 1º de 1902.

Vista la solicitud que precede del señor Romualdo N. Benincasa, pidiendo se le permita cortar el pasto que cubre los terrenos del Puerto de la Capital, desde la Dársena Sud á la Dársena Norte, y teniendo en cuenta lo informado por la Oficina de Movimiento,

SE RESUELVE:

Pase á la Oficina de Movimiento, á fin de que se le permita al señor Romualdo N. Benincasa, cortar el pasto en los terrenos baldíos adyacentes al Puerto de la Capital, y que existen desde la Dársena Sud á la Dársena Norte, siendo obligación del peticionante, la estirpación de los yuyos y malezas que en esa zona existan.

AVELLANEDA

MINISTERIO DE MARINA

I

Autorizando á la Intendencia de la Armada para adquirir los artículos para el 2º semestre.

Buenos Aires, Abril 21 de 1902.

Vista la nota que precede de la Intendencia de la Armada, solicitando autorización para adquirir en plaza con destino á los buques y reparticiones de la Armada, lo necesario para el segundo semestre del corriente año, y contratar con tiempo los servicios especiales, y teniendo en cuenta las prescripciones del Decreto reglamentario de la Ley 3305, y el plan de economías que se ha trazado el Poder Ejecutivo,

El Presidente de la República, en Acuerdo de Ministros—

RESUELVE:

Art. 1º Autorízase á la Intendencia de la Armada, para adquirir directamente en plaza, por licitación privada á concurso de precios, los artículos de suministros siguientes, á medida que las necesidades de la Armada lo requieran:

a) víveres y sobre ración de mar.
b) artículos de consumo para entretenimiento, limpieza y alumbrado.
c) artículos de dotación fija.

Art. 2º Las adquisiciones á que se refiere el artículo anterior, serán para el gundo semestre del corriente año, en concepto á poder proveer las cantidades reglamentarias, teniendo en cuenta el estado de armamento de los buques de la Armada y dentro de los recursos que asigna el Presupuesto, y á medida que las necesidades del servicio lo requieran.

Art. 3º Autorízale igualmente, para contratar por el mismo término, los servicios de acarreo, lanchaje, carga y descarga de carbón.

Art. 4º La confección de coys, velas, toldos, etc., etc., á cargo antes del Arsenal de Marina, se hará por la Intendencia de la Armada, de conformidad á lo dispuesto por el Acuerdo de 12 de Febrere último.

Art. 5º Comuníquese á quienes corresponda y archívese.

ROCA.—ONOFRE BETBEDER.—W. ESCALANTE.—J. V. GONZÁLEZ:—PABLO RICCHERI.—EMILIO CIVIT.

II

Autorizando al Apostadero Naval de Rio Santiago, á instalar un depósito de agua.

Buenos Aires, Abril 22 de 1902.

Vista la presente nota del señor Jefe de Apostadero Naval de Rio Santiago, en la que manifiesta la necesidad de construcción de un estanque elevado con su correspondiente torre, y considerando que los valiosos materiales que se encuentran depositados en esa Repartición, carecen de medios de seguridad suficientes para el caso eventual de un incendio; atento lo informado por la Dirección General de Materiales del Ministerio de Marina,

El Presidente de la República—

RESUELVE:

Art. 1º Autorízase al Ministerio de Marina, para invertir en la adquisición é instalación en el Apostadero Naval de Rio Santiago, de una torre con tanque, de conformidad con las especificaciones que se determinan en el Presupuesto adjunto de los señores Rosa Hnos., hasta la suma de ($ 5.530 m/n), cinco mil quinientos treinta pesos moneda nacional, que se imputará á la partida de construcciones comprendida en el Inciso 16, Item 1º del Presupuesto de Marina en vigencia.

Art. 2º El Ministerio de Hacienda, dispondrá que la Tesorería General, entregue al Habilitado del Ministerio de Marina don Diego R. Laure, la suma expresada para atender al pago de dicha adquisición é instalación, debiendo en oportunidad, rendir cuenta á la Contaduría General de la inversión de estos fondos.

Art. 3º Expídase orden de pago por la Sección de Contabilidad, anótese en la Habilitación, comuníquese á quienes corresponda, y archívese.

ROCA.—ONOFRE BETBEDER.-J. V. GONZÁLEZ.—EMILIO CIVIT.—W. ESCALANTE.—PABLO RICCHERI.

MINISTERIO DE AGRICULTURA

I

Destinando una extensión de 62500 hectáreas para establecer una colonia pastoril en el Territorio de Formosa.

Buenos Aires, Abril 3 de 1902.

Visto este expediente, en el que la Gobernación del Territorio de Formosa, solicitó por nota 23 de Agosto de 1899, la creación de una colonia pastoril en las tierras que al efecto indicaba, y

CONSIDERANDO:

Que las tierras de la referencia, son fiscales y libres de adjudicación;

Que la Ley de 2 de Octubre de 1884, provée al establecimiento de los ciudadanos argentinos en las colonias pastoriles cuya fundación autoriza, mediante la concesión gratuita de 625 hectáreas á todo aquel que lo solicite, bajo las condiciones que ella estipula; de acuerdo con los informes producidos,

El Presidente de la República,—

DECRETA:

Art. 1º Destínase, para la fundación de una colonia pastoril, en el Territorio de Formosa, una extensión de sesenta y dos mil quinientas hectáreas, comprendida dentro de los siguientes límites: por el Sud Oeste, el límite Noreste de la propiedad de don Manuel Peña; por el Oeste, la linea

que separa el Territorio de la Provincia de Salta; por el Este, la prolongación de la línea del mismo rumbo, la propiedad de Peña; y por el Noreste, una línea paralela al límite Sudoeste que encierre, con las anteriores, la superficie indicada.

Art. 2° Autorízase al Gobernador del Territorio de Formosa, para conceder permisos de ocupación de lotes de seiscientas veinticinco hectáreas, en las tierras que se destinan para la colonia, á cada ciudadano argentino que lo solicite, y justifique reunir los condiciones exigidas por la Ley de 2 de Octubre de 1884, debiendo elevarse oportunamente al Gobierno, por intermedio del Ministerio de Agricultura, una nómina detallada con los documentos justificativos de los permisos que, de acuerdo con esta autorización, conceda la Gobernación.

Art. 3° Una vez que se efectúe la subdivisión de los lotes de la colonia, se entregará á cada ocupante, el boleto provisorio que corresponda; vuelva este expediente á la División de Tierras y Colonias á sus efectos.

Art. 4º Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ROCA.
W. Escalante.

II

Aprobando la mensura de un campo de propiedad del Banco de Amberes, en el Territorio de Santa Cruz.

Buenos Aires, Mayo 3 de 1902.

Visto este expediente en el que el Agrimensor don Carlos Siewert, presenta la diligencia de mensura de la supeficie de cinco mil hectáreas en el Territorio de Santa Cruz, adjudicada en propiedad al Banco de Amberes, con arreglo á la Ley Nº. 3053, y

Considerando:

Que dicha operación ha sido correctamente ejecutada, sin que exista observación alguna de carácter técnico que oponer á su aprobación, y de acuerdo con lo informado por la División de Tierras y Colonias,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° Apruébase la mensura practicada por el Agrimensor don Carlos Siewert, de la superficie de cinco mil hectáreas ubicadas en el angulo Noreste del lote 9, y angulo Noroeste del 8, ambos de la fracción D, Sección XXIV, del Territorio del Santa Cruz, de que es propietario el Banco de Amberes, de acuerdo con la ley Nº. 3053.

Art. 2° Vuelva á sus efectos á la División de Tierras y Colonias; comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ROCA.
W. Escalante.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

I

Aprobando los estudios del trabajo del F. C. á Bolivia por la Quebrada de Humahuaca

Buenos Aires, Marzo 25 de 1901.

A S. E. el señor Ministro de Obras Públiacs, Doctor Emilio Civit.

Me complazco en elevar á V. E. el informe final de los estudios de la prolongación del Ferrocarril Central Norte á Bolivia, por las dos trazas en que han sido efectuados, de acuerdo con las instrucciones expedidas por el Departamento de Ingenieros Civiles á virtud de lo dispuesto en el Artículo 2° del Decreto de 21 de Mayo de 1896.

Tanto los estudios de campaña como los de gabinete, se han efectuado con la mayor minuciosidad para llegar á conclusiones categóricas y decisivas en la elección de la traza más conveniente, y ello ha permitido á la vez, encontrar la solución más satisfactoria en cuanto se relaciona con las condiciones técnicas, comerciales, de explotación y económicas de la línea.

Los resultados obtenidos están detallados prolijamente en el informe precedente y de ellos haré suscinto resumen, con el objeto de manifestar á V. E. las opiniones de esta Dirección General.

Las dos trazas en discusión, se designan con los nombres de «Quebrada del Toro» y «Quebrada de Humahuaca» con que son conocidos los valles que recorren los que presentan muchas analogías para un trazado de ferrocarril.

La Quebrada del Toro tiene su origen á 164,4 kilómetros de Salta, á 3740 metros de altura sobre el nivel del mar, en el Abra del Palomar; divisoria de aguas que deslinda las provincias de Salta y Jujuy. Forma un valle estrecho particularmente en el centro por los «Angostos de las Burras» y de «Pancho Arias» y al sud en los «Angostos del Gólgota y Chorrillos», sólo convergen en ellas tres valles laterales de relativa importancia, formados por los rios Tastil, Capillas y Blanco. Su clima es muy benigno y saludable, porque los calores son templados y por la gran altura y las nevadas moderadas por la proximidad al trópico. El invierno es frio y seco y las lluvias son frecuentes y copiosas en el verano, pero únicamente en la parte sud y en las serranías inmediatas á la Puna.

La recorre el rio del mismo nombre en toda su extensión, puede decirse, pero sólo tiene agua permanente al sud del «Angosto de Pancho Arias». El principal afluente es el rio de las Capillas, que vierte un caudal considerable en verano, de manera que aguas abajo de su encrucijada, las crecidas bañan todo el ancho de la playa entre los dos cerros que la delimitan.

La extensión total de la Quebrada del Toro desde el Abra del Palomar hasta la Boca en el rio Blanco, es de 122,5 kilómetros; pero fuera de los angostos no presenta dificultades para el trazado del ferrocarril; la parte esencialmente difícil se encuentra entre las estaciones Rio Blanco y Gólgota, en 31,3 kilómetros, porque allí es estrecha la quebrada y la línea debe recorrer la falda de los cerros, ó sea en plena playa y atravesar numerosos aunque pequeños volcanes laterales, lo que constituye inconvenientes graves para su construcción y conservación.

Desde Salta hasta la Boca hay 40,9 kilómetros de línea sin dificultades, de las cuales 17,4 hasta Cerrillos, están ya construido como parte del ramal á Guachipas.

En la Puna de Jujuy, desde el Abra del Palomar hasta el rio La Quiaca, se desarrollan 217,3 kilómetros sin dificultades de construcción, porque se trata de una llanura estéril y sin accidente, pero con dificultades para la conservación, por cuanto se atraversarían las Salinas Grandes y los terrenos salitrosos que la circundan.

La longitud total de esta traza es de 380,7 kilómetros, entre Salta y La Quiaca; como ya están construidos los 17.4 kilómetros que hay de Salta al empalme Cerrillos, quedan á construirse 363.3.

El número de obras de arte, puentes, pontones y arcantarillas de esta línea, alcanza á 464 con luz total de 1758 metros, lo que da 4,78 metros de luz por kilómetro. La obra más importante es el puente en la Boca de la quebrada para atraversar el rio del Toro, pues tendría un tramo único de 80 metros de luz. Viene en segundo término, el puente del rio Blanco con un sólo tramo de 40.00 metros de luz y el segundo puente en el rio del Toro con 5 tramos de 30 metros cada uno. Ninguna de estas obras sale de lo vulgar, pero su carácter, costo y demás circunstancias y las restantes, no reclaman mención especial.

Los túneles son ocho, con longitud total de 630 metros y no es probable se encontrara en su ejecución dificultades extraordinarias, porque la longitud de cada uno de ellos es pequeña y la naturaleza de los terrenos á perforar no puede ofrecer sorpresas; la única circunstancia desfavorable es la falta de espacio en las cabeceras de los túneles para acumular los materiales y acomodar las herramientas y útiles de trabajo.

Los movimientos de tierra suman un volumen total de 3.118.783.35 metros cúbicos, la longitud de las escolleras es de 11.655,25 metros, la de los muros de contención ó defensa de 264,50 metros y la de las zanjas de desviación de 1320.00 metros.

En cuanto á la planimetría, la traza del Toro ofrece muchas sinuosidades, exige curvas del radio muy reducido y numerosas, sobre todo en la sección difícil-Gólgota-Rio Blanco porque no hay terreno adecuado para construirla libre de esa circunstancia. La altimetría es la de las líneas de montaña, pero entre éstas puede considerarse más bien como línea sencilla, porque un tercio de su longitud se desarrolla en quebrada, los otros dos en llanura y las mayores gradientes se acumulan en 35 Kilómetros, del 40 al 75, saliendo de Salta, donde la determinante es de 33 por mil; en el resto de la quebrada la determinante es de 25 por mil y antes de llegar a la Boca del Rio Blanco, como en la altiplanicie de la Puna, la pendiente maxima es insignificante con relación á dichas cifras.

La tracción sería dificultada por la acumulación de las curvas y gradientes fuertes; por la imposibilidad de establecer horizontales de reposo; por el alejamiento de las estaciones; por la carencia de leña para combustible y por la necesidad de emplear locomotoras especiales y de diversos sistemas.

La explotación no encontraría alicientes en el tráfico local, mientras no se desarrolle la industria minera, pues con otras industrias no hay que contar, porque no existen terrenos aptos par la agricultura ó la ganadería en extensión adecuada, y la propiedad, no está subdividida ni es probable lo sea Por las mismas causas la población es muy escasa y el único pueblo que se encuentra en todo el trayecto es el de Rosario de Lerma, inmediato al Ferrocarril Central Norte y al cual sería facil de llevar un ramal de corta extensión (9 á 13 Klmts).

La conservación de la línea no ofrecería dificultades mayores, porque sólo puede afectarla las lluvias que se producen en época y zonas fijas; las nevadas no causarían perjuicios porque no dan lugar á crecidas fuertes de los rios ni mucho menos á avalanchas, de manera que bajo este aspecto las condiciones de esta traza son más bien favorables, mucho más favorables de lo que podría imaginarse por cuanto se trata de una línea de montaña.

Finalmente, el presupuesto de esta traza importa $ 18.935.296,58 papel ó pesos oro 8.331.630,47 al cambio oficial, y si bien no es dado asegurar que sea tan eficaz este presupuesto porqué en algunos puntos la razante debe modificarse porque los terraplenes son demasiado bajos la luz de las obras de arte reducidas y en otros sería necesario aumentar su número y la extensión de las defensas, cabe afirmar que los precios unitarios son perfectamente satisfactorios y permitirían al empresario que ejecutara las obras una utilidad que no bajaría del 10 %.

La Quebrada de Humahuaca tiene su origen á 187,9 klmts. de Jujuy, 3724,25 mts.

sobre el nivel del mar en el «Abra de Tres Cruces». Forma un valle ancho salvo en los angostos de Azul Pampa, Rodero y Chorrillos, en que se estrecha mucho y convergen á ella numerosos valles laterales entre los cuales debe mencionarse por su importancia los de Calete. Yocaraite Purmamarca, León, Lozano, Yala y Reyes, formados por los rios de igual nombre Su clima es también muy benigno y saludable, porqué apesar de estar atravesada por el trópico, el verano es templado por la altura, y los frios del invierno son muy secos. Las nevadas no son fuertes y las lluvias sólo son frecuentes y copiosas en el verano al Sud del Volcan y en las serranías altas. El paludismo desaparece á pocos kilómetros al Oeste de Jujuy.

Todo el valle es surcado por el rio de Humahuaca que con el nombre de rio Grande pasa al pié de la ciudad de Jujuy, y que solo tiene agua permanente al Sud de Negra Muerta. Sus principales afluentes de todo el año son los rios Reyes, Yala, Lozano y León, muy caudalosos en verano y que nacen todos al Oeste, de manera que deben ser cruzados por el ferrocarril reclamando obras de arte importantes y mas considerables que las del Toro.

Como puede decirse que la quebrada de Humahuaca llega hasta la propia ciudad de Jujuy, su extensión total es de 187, 9 kilómetros ó sea 65, 4 klmts. mas larga que la del Toro; pero fuera de los angostos de Chorrillos y Rodero, 12 kilómetros y de Yocaraite, Purchel, Ycanchi (2 kilómetros) sólo presenta dificultades para el trazado del ferrocarril entre el rio del León y el Volcán, donde se encuentra la parte esencialmente dificil de la linea, con longitud de 15 kilómetros porque debe costear un área de 3 kilómetros la playa del Rio Grande, y vencer con fuertes rampas el cono secular formado por las avenidas del Rio Medio, cono enorme que se destaca en los perfiles de la linea; pero que ofrece la ventaja de constituir un terreno firme y amplio, en el cual ha sido posible hacer un trazado sinuoso, otro directo y se podría ensayar también un desarrollo en zic-zac.

En la Puna de Jujuy, desde el Abra de Tres Cruces hasta el rio de la Quiaca (Frontera Argentina-Boliviana), hay 98, 1 kilómetros, en los cuales no se presentan dificultades de construcción ni de conservación.

La longitud total de esta traza es, por lo tanto, de 286 kilómetros á construir ó sea 77, 3 kilómetros menos que por la del Toro, siendo de notar que el origen de ambas lineas se halla á igual altura sobre el nivel del mar (Jujuy 1258,00 metros). (Cerrillos 1258,37 metros) y equidistantes del punto de bifurcación en General Güemes (66 klmts) del Central Norte, lo cual facilita la comparación.

El número de obras de arte de esta línea alcanza á 650 con luz total de 1885,50 metros y abertura de 6,59 mts. por klmt. La m s importante es la del Rio de Reyes, puente de 7 tramos de 30 mts. de luz cada uno; vienen en segundo término los puentes de León, Lozano y Yala con 3,2 y 1 tramo de 30 mts. cada uno y 2 en el Rio Grande con 5 tramos de 30 mts. en total. Ninguno de estos puentes tienen nada de extraordinario ó que salga de lo normal en las construcciones del pais y las demás obras no exigen mención aparte.

Hay un sólo túnel de 400 metros de largo que puede construirse con facilidad porque puede ser hecho al descubierto en terreno firme, sin filtraciones y con accesos cómodos y amplios para acumular material y hacer las instalaciones necesarias, El objeto de este túnel será salvar el Rio del Medio, volcán de violentas avalanchas de barro y piedra que arrastran en verano y aun cuando seria una obra rara por su destino y la primera de su género en el pais no debe llamar la atención por cuanto es la m s adecuada para casos an logos y no puede ofrecer otra dificultad que la necesidad de concluirla en el periodo de ocho á nueve meses que media entre dos avenidas sucesivas.

Los movimientos de tierra suman un volumen total de 3.609.569,65 mts. cúbicos; la longitud de las escolleras es de 14.828,85 mts. la de los muros de contensión ó defensa de 40.00 mts.y la de las zanjas y canales de desviación de 3.576 mts.

En cuanto á la planimetria de la traza de Humahuaca sólo ofrece muchas sinuosidades en los angostos de Chorrillos, Rodero y Azul Pampa ó sea entre los klmts. 141 y 170 donde se emplea 12 veces el radio minimo que es 200 mts., y las curvas son frecuentes. La sección dificil lo es exclusivamente por la altimetria y las obras de defensa, pero no por su desarrollo que, según se ha visto, se presta á diversas soluciones. La altimetria es la de las lineas de montaña y exceptuando la sección Volcán León (15 klmts.) se presenta siempre en mejores condiciones que en la traza del Toro en la parte en quebrada, donde la determinante es de 25 ‰. En las dos terceras partes de la sección León-Volcán ó sea en 10,3 klmts. seria necesario el empleo de la cremayera por que la rampa es de 60 ‰. En la Puna la pendiente es minima.

La tracción sólo seria trabada por la sección de cremallera y por la falta de leña. Pero es sabido que resulta mucho más ventajosa la tracción por cremallera, con máquinas de adherencia y engranaje combinado, que la tracción simple en rampas fuertes porque aquéllas ofrecen menos peligros y mayor seguridad en la explotación, de modo que la comparación de las trazas es favorable á la de Humahuaca por este concepto.

La explotación encontraria mejores alicientes en el tráfico local, pero no importantes mientras no se desarrolle la industria minera, porque hay m s terrenos aptos para la agricultura y la ganadería, no sólo en el Valle de Rio Grande sino en los inmediatos aunque no converjan á él, y la propiedad está muy subdividida. Existen también varios pueblos siendo de m s importantes Purmamar, Maimar , Tilcara, Uquia y Humahuaca, actualmente postrados pero que recuperarían su actividad mediante el ferrocarril.

La conservación de la linea seria mucho más económica de lo que puede creerse, teniendo en cuenta que se trata de una linea de montaña porque no seria afectada por los deshielos, y las lluvias se producen en épocas fijas. Adem s la traza estaria casi siempre bastante distante del lecho del Rio Grande, por consiguiente libre de la acción de sus crecidas en la mayor extensión y asentada en terrenos secos, firmes, con excelente desagüe natural y bañados diariamente por el sol.

El presuesto de esta traza, importa $ 17.949.388,25 papel ó $ oro 7.897.825,60 al cambio oficial, y como durante la construcción se puede introducir mejoras en el trazado, como la obra de arte han sido provistas con holgura y los movimientos de tierra, escolleras y defensas son amplios, puede asegurarse que el presupuesto permitirá satisfactoriamente, sin necesidad de aumentos, la ejecución completa del proyecto, habiéndose calculado los precios unitarios de manera que dejen una utilidad del 10 % al empresario. Para convencer á V. E. de este resultado, agregaré que á pesar de la proligidad de los estudios, esta Dirección General aumentó al 15 % la partida para imprevistos, que ordinariamente se estiman en el 10 %, con el propósito de presentar á V. E. un presupuesto eficaz y seguro, por lo mismo que se trata de una gran obra á construir en terreno quebrado y lejos de los centros de recursos.

La comparación de las trazas conduce á los siguientes resultados:

TRAZA	Longitud Km.	Presupuesto $ m/n	Presupuesto $ oro
Por el Toro.......	363.3	18.935 296,58	8 331 639,47
Por Humahuaca....	286.0	17 949.388,25	7.897.825.60
Diferencia á favor de la última.........	77.3	985.908,33	433 804,87

En el informe precedente se estudia con detalle las condiciones de construcción, conservación, trazado técnico, tracción, tráfico probable y gastos de explotación, llegándose á conclusiones que en general son favorables también á la traza por Humahuaca y que no creo necesario enumerar aqui, limit ndome á indicar que la principal de ellas es la que establece que los gastos directos ó indirectos de la explotación, serian iguales ó diferirian muy poco por tonelada kilómetro en ambas trazas. En consecuencia, la m s corta es la que servirá mejor los intereses públicos y como el presente caso la utilidad pública es directamente proporcional a la diferencia de longitudes, puede expresarse en números por la relación:

$$1000 \frac{77,3}{28,6} 27 \text{ por ciento}$$

Tal es la razón concluyente y capital que decide á esta Dirección General para aconsejar á V. E. que *la prolongación del Ferrocarril Central Norte á Bolivia se realice por la traza de Humahuaca.*

El examen de las condiciones comerciales y de la productibilidad probable de la prolongación a Bolivia, ponen de relieve que esta obra responderia á necesidades de carácter nacional de alta trascendencia, por cuanto está llamada á renovar y robustecer corrientes comerciales que han tenido notable importancia en tiempo lejano pero que hoy han desaparecido por la deficiencia de los medios de transporte.

Demuestra también que el Sud y Centro de Bolivia constituirán una zona propia de explotación para este ferrocarril, en la cual muy dificilmente ó en época remota podrian penetrar otras lineas rivales que pudieran competir con ella por un recorrido menor hasta los puertos del Paraná ó del Paraguay.

El antagonismo de las producciones naturales de esa zona boliviana, con las de las provincias del norte, Salta, Jujuy, Catamarca y Tucuman, revela que ella constituirá siempre el mejor mercado para los productos de éstas.

El estudio financiero del problema induce á afirmar que la linea Jujuy-Tupiza no ofrece alicientes á una linea privada, porque los capitales que se inviertan en su construcción, no obtendrian el lucro legitimo que les corresponde porque sólo costearia sus gastos. Para el Gobierno Nacional, prescindiendo del servicio público, de las relaciones internacionales y considerando la linea como empresa aislada, el resultado es el mismo; pero si fuera explotado como ramal ó dependencia del ferrocarril Central Norte, el Estado, propietario de éste realizaria una obra remunerativa.

De todo ello se deduce que el Gobierno Nacional debe ejecutar por su cuenta la prolongación del ferrocarril á Bolivia.

Para que el nuevo camino sea eficaz y proporcione los resultados que puede dar, debe ser construido hasta Tupiza. La distancia entre La Quiaca y Tupiza es próximamente de 84 klmts., y aunque no se dispone de estudios de esta sección puede afirmarse que el costo kilométrico será inferior al de la traza por Humahuaca que

es de 27.618,64 $ oro; por lo tanto el capital necesario para esta parte de la linea importaria $ oro 2.268.000, de modo que el capital efectivo necesario para la construcción de toda la linea desde Jujuy á Tupiza (370 klmts.) sera de $ oro 10.166.000,00.

Aún cuando la realización del ferrocarril á Bolivia está sujeta á un convenio internacional que implicitamente determina la trocha y fundado en el Gobierno Boliviano ha resuelto que la primera sección de la linea en su territorio, Lago Titicaca á La Paz, se construya con la trocha de un metro, podria intentarse la ejecución con trocha reducida aprovechando los materiales adquiridos por el Ministerio de la Guerra. Al efecto se ha formulado un presupuesto aproximado que si V. E. creyera necesario, se podria estudiar con mayor detenimiento. El empleo de los rieles, traviesas y material rodante ya adquiridos, y la reducción de los movimientos de tierra para la trocha de 0.76 metros, exigiria en la construcción de linea hasta Tupiza con todas sus obras de arte, estaciones, cercos, defensas y telégrafo en condiciones de ser aumentada la trocha hasta un metro, un capital que puede estimarse no excederia de 5 200,000 $ oro y que podria reducirse quizá á 4.500.000 $ oro, simplificando el trazado y quitando al proyecto su carácter de linea de primer orden en su clase.

Saluda al Señor Ministro con toda consideración.

A. Schneidewind.

—

Buenos Aires, Abril 26 de 1902.

A S. E. el señor Ministro de Obras Públicas, Doctor Emilio Civit.

Excmo. señor:

Cumpliendo con lo dispuesto por V. E., he revisado sobre el terreno los estudios y trazado del Ferrocarril Internacional á Bolivia por el valle de Humahuaca desde Jujuy hasta el pueblo fronterizo de La Quiaca.

De aqui he recorrido la región boliviana que la Comisión mixta ha estudiado con el objeto de ubicar en ella la prolongación de la linea hasta Tupiza, que es por ahora el punto terminal de la linea que se trata de construir.

De Tupiza fui hasta Uyuni, atravesando las regiones mineras que importaba conocer, con el objeto de darme cuenta no sólo de la posibilidad y conveniencia de la linea que ha sido preconizada tomando Uyuni por objetivo y atravesando la región Sud Oeste de Bolivia, sino también para recorrer la Quebrada del Toro en la que, como es notorio, se han practicado los mismos estudios definitivos que en el valle de Humahuaca.

Itinerario del viaje. El itinerario seguido, fué el siguiente:

En el viaje de ida: Jujuy, Volcán, Tilcara, Humahuaca, Abra de Tres Cruces, Abra Pampa, La Quiaca (Frontera), Yuruma, Nazareno, Suipacha, Tupiza, Salo, Guadalupe, Quechisla, Abra de Ckasiri, Tambillos Amachuma, Uyuni.

En el viaje de vuelta: Uyuni, Tambo Colorado, Mina de San Vicente, Linda Cueva, Chucho Punco, Esmoraca, Arroyo Pabellón, Santa Catalina, Rancho Pasaje, Queta Chica, Doncellas, Rancho, Cochasgasta, Aguas Calientes, Aguas de Castilla, Borateras, Moreno, Ojo de Agua, Puertas de Tastie, Gólgota, Cerrillos, Salta.

Este itinerario de vuelta, fué seguido por el que subscribe y tres de los Ingenieros agregados á la Comisión, la que en Uyuni se subdividió en dos grupos uno de los cuales recorrió la linea boliviano-chilena á Antofagasta y regresó á la Argentina por via Valparaiso, Santiago, Mendoza.

Objetivos de la linea internacional y trazas propuestas. — En la actualidad puede decirse que el comercio boliviano es servido por tres vias de comunicación: el ferrocarril por Puno y Arequipa termina en el Puerto Peruano de Mollendo, y la linea Oruro, Uyuni, Calama que termina en el puerto Chileno de Antofagasta, sirven á la región Sudoeste de Bolivia las regiones del Norte comunican por via fluvial con el Rio de las Amazonas y con el Océano Atlántico.

El centro de Bolivia y toda la región Sud Este, carecen enteramente de vias de comunicación terrestre ó fluviales. La viabilidad por tierra en esas regiones y entre aquéllas y la Argentina se ejerce por caminos de los cuales aun los más frecuentados no merecen ese nombre por lo abruptos, impracticables para rodados y en gran parte destruibles por los torrentes en cuyo cauce se desevuelven.

La viabilidad fluvial no existe ni puede existir; el rio Pilcomayo aunque nace en el propio centro de la región meridional de Bolivia, es navegable sólo en su tronco inferior, aparte de que ha sido imcompletamente explorado, el rio Bermejo, que tiene su origen en la sierra boliviana de Santa Victoria ó de Tarija, ha sido navegado hasta su confluencia con el Paraná por la expedición Leach, desde la población argentina de Oran, pero con tantas dificultades que su navegabilidad resulta ser más teórica que práctica.

Por esa falta absoluta de comunicaciones rápidas y baratas, esas regiones vegetan, no viven. La industria minera, en la que el Sud de Bolivia cifra con fundamento su porvenir, está en general decaida hasta el extremo de que algunas poblaciones mineras ante florecientes, como Esmoraca, han sido del todo abandonadas por sus habitantes, que trabajaban en las minas cercanas, abandonadas ellas también por sus dueños. Prospera la industria minera en Huanchaca, Pulacayo y otros puntos servidos por la linea férrea ó próximos á ella y vive y se mantiene en otros centros mineros aun distantes siempre que el precio del metal extraido (estaños, bimuto, antimonio, etc.) llegue á compensar los gastos de extraccion, elaboración y transportes.

Esos gastos, en si, no pueden considerarse como muy crecidos. La mano de obra, prestada en general por los indigenas, es sumamente barata; el jornal de los indios que trabajan en las más profundas galerias no es mayor de un peso boliviano; los trasportes del mineral desde las minas á las usinas de reducción se efectúan á lomo de burro ó de llama, en condiciones excepcionales de baratura; pues esas acémilas, por la falta de pasto, (importado y carisimo) se nutren de las escasas yerbas y arbustos que crecen á lo largo de los caminos, y su manutención nada cuesta á sus dueños; para combustible no hablando del carbón, cuyo uso seria económicamente imposible, se utiliza la leña de plantas locales (churquis ó queñoa) ó más todavia la «Tola» ó la «Llareta», que son respectivamente un arbusto y un musgo recinoso que crece en esa región.

Es tal vez este conjunto de condiciones locales que todavia deja en vida á la industria minera, la que probablemente moriria si por ejemplo faltase en absoluto el combustible local ó aumentase el costo de mano de obra; y para que este estado de cosas se modifique y esa industria y otras adquieren impulso y vigor, se necesitan vias férreas que aseguren una conveniente salida á los productos de exportación y una importación económica de aquéllos que no se producen en el pais ó se producen en condiciones más convenientes en las paises limitrofes como Chile y la Argentina.

Admitida esa necesidad imperiosa para la región Sud y Sud Este de Bolivia, ó sea concretando las ideas para la parte oriental y Sud del Departamento de Potosi y dejando, por ahora, á un lado el Chaco Boliviano—se propone de por si esta cuestión fundamental:

Existiendo la linea Chileno-Boliviano de Oruro, Uyuni, Antofagasta y las lineas argentinas de Jujuy y de Salta á Buenos Aires; á qué punto de Bolivia debe converger una prolongación de las lineas argentinas á fin de que el comercio boliviano de importación y de exportación sea nuevamente encausado por la via argentina que siguió hace años?

¿Debe esa prolongación buscar empalme con la linea chileno-boliviana en Uyuni ú otro punto, ó deberá dirigirse á otra zona boliviana atrayendo su tráfico sin empalmar con la otra linea?

Esta cuestión ya ha sido ventilada y resuelta y pareceria importuna que yo volviese á discustirla, sino fuera que el conocimiento ocular del terreno y demás condiciones locales que he adquirido en mi viaje, surgiere razones que no dejan duda sobre cuál debió ser la resolución del problema.

Esta debe encararse simultáneamente desde tres puntos de vista. 1º El de la practicabilidad de los trazados en buenas condiciones técnicas y económicas de construcción y conservación. 2º El de las conveniencias comerciales y de tráfico. 3º El extratégico.

Dejo, á un lado este último punto, el que será tomado por quien tiene especial competencia en la materia y paso á ocuparme del 1º. y del 2º sucesivamente.

Varias trazas han sido preconizadas, como convenientes, para la intercomunicación Argentino—Boliviana, ya sea por hombres públicos, profesionales y otros que se ocupan ó interesan en la materia, y pueden concretarse en las siguientes:

1ª Trazas desde el Oriente de Bolivia á través del territorio Chaqueño, con objetivo á un puerto sobre el rio Paraná, ó bien plegando al Sud con objetivo á una estación del Ferrocarril Central Norte ó Rosario.

2ª Trazas con el objetivo á Uyuni (Estación del Ferrocarril de Oruro á Antofagasta) arrancando desde Salta por el Toro ó desde Jujuy por Humahuaca, para unirse en el Abra de Queta y pasando por los pueblos bolivianos de Esmoraca y San Vicente.

3ª Trazas con el objetivo á Tupiza y en lo futuro á Cotagaita, Potosi y Sucre.

a) Por el Valle de Humahuaca, arrancando de Jujuy.

b) Por la Quebrada del Toro, arrancando de Salta.

Eliminaré de la discución el primer grupo, cuya ejecución debe considerarse como prematura en la época actual.

Para que esas trazas pudieran penetrar en la región minera de Bolivia y ser alimentadas por la misma, deberian, probablemente, salvarse grandes dificultades técnicas y económicas en los atravesamientos de los grandes rios Chaqueños y la confluencia del rio Pilaya, y para subir desde su cota de 500 á 600 metros á otras mayores de 3000.

Si esas trazas debiesen limitarse á las regiones del Chaco Boliviano y Argentino, constituirian un Ferrocarril Internacional solo de nombre, pero en realidad de interés casi local, puesto que en toda la despoblada región que atravesarán, deberian ellas mismas, durante años, crear pacientemente su tráfico en cada estación.

Paso, pués, á examinar las lineas del segundo grupo.

Aun tomanando á Uyuni, como objetivo de una linea internacional, no es indispensable arrancar desde Salta por el Toro para alcanzar un punto adecuado en la frontera boliviana. La traza por el Valle de Humahuaca, partiendo de un punto en proximidad de Abra Pampa, podria alcanzar la frontera cerca de Santa Catalina,

pasando con pocos accidentes por el Abra de Queta por Queta Chica y Pasaje.

La traza por el Toro, se apartaría de la ya estudiada, en un punto situado en proximidad de Abra Pampa y puede unirse con la anterior en el Abra de Queta, siguiendo el mismo itinerario.

He recorrido las regiones y lugares que cito y agrego al perfil barométrico correspondiente, el que como auxiliar de la inspección ocular, no acusa hasta Santa Catalina, diferencias altimétricas de gran importancia.

Pero este punto, del cual de los dos valles argentinos deba ser recorrido por la traza que tenga por objetivo Uyuni, reviste una importancia del todo secundaria frente á las dificultades casi insuperables que presenta la ejecución de una línea férrea entre Uyuni y Santa Catalina pasando por San Vicente y Esmoraca.

La traza preconizada, no se apartaría mucho del camino que la Comisión ha recorrido en su viaje de regreso, con el propósito de formar juicio acerca de sus condiciones. Juzgo, pués, oportuno describir ligeramente el aspecto de las regiones atravesadas, para que, con la ayuda del perfil barométrico levantado durante el viaje, pueda V. E. juzgar acerca de la traza mencionada.

De Uyuni á Tambo Colorado, hay una distancia aproximada de 16 leguas kilométricas; por 14 leguas seguimos la gran pampa pelada de Uyuni á una cota casi constante de 3650—3700 metros; toda ella es absolutamente despoblada, árida, sin producción posible y en grandes extensiones pantanosa. Las últimas dos leguas del camino, las recorrí por el cauce de un rio, en general muy llano. De Tambo Colorado (cota 3912) á San Vicente (cota 4579), principian los accidentes del terreno; se traspasa la cumbre á 4711 metros y se cruzan hondanadas y cuestas áridas, sin población ni cultivo, por una distancia de 8 leguas. San Vicente es un pueblito de 500 habitantes, que trabajan en la mina de plata «Guernica» situada á la cota de 4654 metros.

De San Vicente á Esmoraca, pasando por Chucho-punco, recorrí una distancia aproximadamente de trece leguas y media. El camino sigue por varios valles, cruzando las cuestas correspondientes. Se baja por la quebrada de Chilco, cruzando luego á otra llamada Trapiche, a la que se desciende por una cuesta muy inclinada que sigue hasta el punto denominado «Linda Cueva» de unión con el Chuqui á la cota 3850.

Las cuestas de este rio son casi á pique y por una altura de varios centenares de metros y de formación aluvional de tierra colorada y guijarros. Desde Linda Cueva hay que subir á lo alto de dichas cuestas hasta la cota de 4297 metros, para bajar á Chuschopunco (cota 3836) y de allí á Esmoraca (cota 3488), pasando por el pueblo de Candelaria, abandonado enteramente por sus habitantes, como Esmoraca lo ha sido en gran parte.

De Esmoraca baja el camino al paso del rio San Juan (cota 3253) que es el mismo que toma en su curso inferior los nombres de rio Suipacha y rio Pilaya; de allí se remonta el curso de su afluente llamado del Pabellón y, por altísimas y abruptas cuestas hasta la frontera argentina (cota 4299) desde la que se desciende á Santa Catalina (cota 3849) por un camino relativamente poco accidentado. Agrego que todo el trayecto de Uyuni á Santa Catalina, si se exceptúa la mina de San Vicente y los alfalfares de don Valentin Ramírez en Esmoraca, no hay señal de población ó de industrias, y si sólo de su escasés y abandono.

Los accidentes del terreno, entre Linda Cueva, Esmoraca y La Cumbre fronteriza desde la que se desciende á Santa Catalina, son superiores á todo relato; barrancos y cuestas casi á pique, y por ella, caminos abruptos y casi impracticables por las caballerías, terrenos en gran parte deleznables y sin vejetación alguna.

Tal es la región que algunos han preconizado como preferentemente apropiada para el trazado de la línea férrea internacional, trazado que yo, por lo contrario, considero de ejecución imposible, si por imposibilidad debe entenderse, no tanto una real y absoluta, que en materia de construcción de ferrocarriles casi no existe, sino una serie de obstáculos y dificultades de toda especie y de tal magnitud, que no merezca ni pensar en vencerlas, cuando los resultados, seguramente negativos, de esa línea, no compensarían ni en su mínima parte los esfuerzos realizados y los enormes capitales invertidos en su construcción y conservación.

Podrá objetarse que la traza preconizada deberá forzosamente seguir el camino ya descripto y podrá desenvolverse por otras regiones cercanas menos abruptas y difíciles.

No he recorrido esa región, en otras direcciones, y no tengo de su topografía general un conocimiento tan exacto que me permita desde un principio rechazar esa objeción. Pero fácil me es levantarla por vía de las consideraciones que siguen:

En primer lugar, si Esmoraca y San Vicente son dos puntos de paso obligado, ella cae de por si sola; pues debiendo la línea tocar esos pueblos, deberá forzosamente desarrollarse aun con toda la amplitud que se quiera por la región que he atravesado y descripto.

Además hay una consideración sugerida por las condiciones orohidrográficas locales.

Para pasar desde las regiones del extremo Norte de la Argentina á las del Sud y Centro de Bolivia, es forzoso atravesar la cuenca del rio que nace al Sud de los nevados de Lipez en el extremo Sud Oeste de Bolivia, desemboca al Este, en el rio Pilcomayo y toma sucesivamente los nombres de rio (Esmoraca) San Juan, Suipacha y Pilaya; en otros términos, es necesario descender desde la Puna argentina al talweg de dicho rio, para de allí subir nuevamente á la altiplanicie boliviana, sea que se quiera adoptar una traza por Santa Catalina, Esmoraca, San Vicente ó la central de La Quiaca á Tupiza ú otra más al Oriente.

En efecto, también en el trayecto de La Quiaca (cota 3434) á Tupiza (cota 2949), la Comisión mixta ha tenido que estudiar la bajada desde Yuruma (cota 3406) á Nazareno y al rio Suipacha (cota 2803). La Comisión no ha presentado todavía sus estudios, y por ese motivo considero prematuro discutir el trazado proyectado por más que puedo adelantar que las pendientes máximas no serán mayores del 30 ‰ incluso la resistencia de curvas, cuyo radio mínimo será de 120 metros.

Sin embargo, aunque la inspección ocular del terreno me ha permitido juzgar de las dificultades de dicha bajada de pendientes, especialmente de la mala calidad de los terrenos de aluvión, que predominan en toda esa cuenca, puedo afirmar que aquéllas no son ni comparables con las muchísimo mayores que se encuentran pasando por Esmoraca y San Vicente, sin contar con que en este último trazado hay que subir forzosamente en breve espacio, á la meseta de Uyuni (3659) para que la línea alcance su objetivo, mientras al trazado central debe alcanzar sólo la cota de su objetivo Tupiza (2949 metros).

A esas consideraciones, agregaré por último que la mencionada línea á Uyuni si arrancase de Salta por el Toro (y así lo entienden sus preconizadores), debería atravesar no solamente las Salinas Grandes de los 3 Morros, sino también los otros terrenos salitrosos de la Puna y de la Pampa de Uyuni en una extensión total no menor de 100 kilómetros, en condiciones muy favorables á la pronta destrucción del armamento metálico de la vía.

Si por todas las consideraciones apuntadas, una línea á Uyuni por Esmoraca y San Vicente debe deshecharse, no es ella menos inaceptable por otros motivos de orden comercial.

Toda la región á recorrer desde Santa Catalina y Uyuni, es completamente despoblada, sin industria ni agricultura. Un ferrocarril fomentaría indudablemente la la industria minera de Esmoraca y San Vicente, pero en una escala demasiado chica pues la verdadera región minera de Bolivia queda, como es notorio, más al oriente. Cuanto á la agricultura, escusado es hacer mención de ella tratándose de regiones que nada pueden producir.

No habiendo pues población ni industria ó agricultura posibles ¿qué tráfico daría esa línea a las de la Argentina, y que ventajas á su comercio? ¿Qué productos de esa región podrán importarse ó transitar por nuestras líneas al atlántico, cómo y para quién se exportarían allá nuestros ganados, azúcares y harinas, si no hay población para producir aquéllos y consumir éstos?

Respecto á los productos argentinos exportables podría objetarse que, empalmando en Uyuni, será posible abastecer el mercado Central de Oruro y otros del centro de Bolivia con nuestros pastos, azúcares, ganado y harina pero, dejando a un lado la consideración de que en ese supuesto todo el trayecto hasta Uyuni seria enteramente instroductivo, hay que tener presente que la línea tendría que luchar con la competencia de la de Antofagasta, la que indudablemente abarataría los transportes de la importación chilena con la que el comercio y la producción argentina deberían trabarse en una lucha de resultados, por lo menos, muy dudosos; pues no hay que olvidar que como lo hizo notar el Ingeniero Iturbe en su exposición por cláusula del pacto de tregua, los productos chilenos entran á Bolivia libres de derechos de Aduana, y que de Chile se importan harinas, azúcares y otros artículos similares de consumo. Y aun en el supuesto de que por especial convención la producción argentina gozase de iguales facilidades, tendría siempre que luchar desventajosamente con la línea chilena por la distancia del transporte ya que, aun admitiendo que Salta fuese el centro de producción, la distancia de Salta á Uyuni sería mayor que la de Antofagasta á Uyuni.

Respecto de la producción boliviana en esa región, ya he dicho que ella no existe, ni puede existir; pero en la hipótesis de que la hubiera ¿cómo sería posible atraerla á las líneas argentinas, cuando con un empalme ó unión en Uyuni, tendría su salida natural y lógica á Antofagata?

El comercio, cuando puede elegir entre dos ó más líneas férreas y no haya otros obstáculos que la impidan, busca naturalmente la vía más corta al mar. Si la región Sud Este de Bolivia fuese productiva (que ni lo es ni lo será) y pudiera elegir entre la línea Oruro-Uyuni-Antofagasta y una línea Oruro-Uyuni-Esmoraca-Salta-Buenos Aires ó Rosario, no vacilaría en seguir la primera y abandonar la última de una longitud a lo menos tres veces mayor que aquélla.

De manera, que aun suponiendo que la traza preconizada á Uyuni en vez de ser poco menos que imposible, fuese de fácil ejecución; que en vez de trepar por montañas áridas y desiertos, cruzase regiones productivas, élla vendría á quedar comercialmente tributaria de la línea chilena; la exportación argentina á Bolivia quedaría poco menos que neutralizada por la de Chile y la exportación boliviana á Europa

se serviría como nunca de la línea chilena de la cual justamente se trata ahora de desviarla de nuevo á su antigua ruta argentina

Considero, pues, Excmo. señor, que las trazas del segundo grupo son técnicas y comercialmente insostenibles, y paso a ocuparme brevemente de las del tercero y último.

Estas son las que tienen por objetivo Tupiza, á donde pueden dirigirse desde Salta por la Quebrada del Toro ó desde Jujuy por el valle de Humahuaca.

Ocupándome, por el momento, tan sólo de lo objetivo de una línea internacional argentina-boliviana, afirmo desde ahora que Tupiza es el más conveniente á los intereses comunes.

La línea a Tupiza—que tendría su prolongación natural á Cotagaita y Potosí—serviría directamente al distrito minero más rico de Bolivia, en el que, se explotan por ejemplo, las minas de estaño de Tasna, Charolque y Quechisla de los señores Aramayo, Frank y Compañía, con un capital de 10.000.000 pesos bolivianos, las de Tatasi y Guadalupe, de una Sociedad Anónima con un capital de 3.000.000, y otros. Además, hay en esos territorios, mucha riqueza minera todavía latente que sólo espera que se construya el ferrocarril para que los interesados emprendan su explotación que no conviene ahora acometer por la falta de medio de transporte.

Hay que notar que esas regiones no pueden utilizar la línea chilena á Antofagasta no solamente por la mucha distancia sino también por los abruptos y accidentados que son los caminos que a ella conducen.

De estos accidentes del terreno nace una serie de dificultades que se oponen naturalmente a una unión ó siquiera a un acercamiento de la línea a Antofagasta con una línea Tupiza-Potosí. Ellos constituyen más bien una valla ó límite natural que separa y delimita netamente la zona de influencia de ambas líneas, a saber: para la línea de Oruro-Antofagasta la región SudOeste de Bolivia y la región Sud y Central para la línea Tupiza-Potosí.

Si la región de Tupiza, Uyuni, no ofreciese dificultades de importancia para la construcción de un ferrocarril, es muy verosímil que la línea chilena se habría insinuado ó se insinuaría hasta Tupiza logrando desviar al puerto de Antofagasta la exportación de esa zona ó que la exportación hubiera ella misma buscado esa salida más corta, si fuere fácil.

Son, pues, esas mismas dificultades que contribuyen a que Tupiza sea el objetivo que conviene a las líneas argentinas. Estas, acapararán lógicamente la exportación á la que no convendría ir por la vía chilena—y al propio tiempo nuestros productos tendrán en esa región un mercado en el que podrán ventajosamente disputar la supremacía á los importados de Chile, los que, protegidos por las franquicias aduaneras, se consumen ahora casi exclusivamente allí, á pesar de los largos y costosos transportes por tierra. Pues no es inoportuno notar aquí que hasta en la propia frontera argentino-boliviano se consume, por ejemplo, azúcar en piedras importado de Perú á Chile, refinado allí, transportado por ferrocarril á Uyuni, y de aquí, por tierra, á los mercados locales, á Tupiza y hasta muy cerca de La Quiaca.

¿No se deberá, pues, legítimamente esperar que, por ejemplo, los azúcares tucumanos por no hablar de otros productos puedan desterrar de esos mercados á los de importación chilena después de construída la línea?

Su tráfico será seguramente muy débil en los primeros años de explotación, pero las condiciones locales propicias al futuro desarrollo de la industria especialmente minera y á la consiguiente afluencia de nuevos pobladores—dejan suponer con fundamento que dicho tráfico aumentará considerablemente en un porvenir no lejano.

Respecto de las dificultades técnicas que ofrece la ejecución de ese trazado en la parte boliviana de La Quiaca á Tupiza, he tocado este punto al hablar de las líneas del segundo grupo.

Esas dificultades, aunque de importancia, no son ni comparables con las que ofrece un trazado de Santa Catalina á Esmoraca y San Vicente.

Admitido, como resultado de la discusión que antecede, que la prolongación de las líneas argentinas á La Quiaca y Tupiza es la más conveniente, cabe examinar una vez más cuál de los dos trazados argentinos debió elegirse, el que arranca de Salta por el Toro, ó el que arranca de Jujuy por Humahuaca.

Aquí también holgaría un nuevo examen de una cuestión que—antes de haber sido debatida en el seno de las Cámaras Legislativas y resuelta por una Ley Nacional—ha sido objeto de estudios de campaña y de gabinete durante 4 años, y estudiado bajo sus variados aspectos y con toda lucidez por el Ingeniero Miguel Iturbe, en la detallada exposición que V. E. conoce.

Pero, el itinerario indicado por V. E. me ofrecía no sólo la oportunidad de reconocer la traza adoptada sobre el terreno y estudiar en que grado y condiciones éste se presta á la construcción, sino también la de poder aquilatar las conclusiones del Ingeniero Iturbe y mi anterior dictamen, fundado en estudios ajenos, con el elemento de juicio que me diera la inspección ocular de ambas quebradas.

Por este motivo creo natural establecer nuevamente una comparación razonada entre los dos proyectos, la que—lo adelanto desde ahora—resulta mucho mas desfavorable á la quebrada del Toro de lo que juzgué cuando he dictaminado fundándome en el estudio de los proyectos ó informes presentados, sin conocer como ahora, el terreno por mi observación directa.

Las condiciones topográficas y orohidrográficas del valle de Humahuaca y de la quebrada del Toro, sus respectivas aptitudes para un futuro desarrollo agrícola ó industrial, son tan fundamentalmente diversas y tanto prevalecen las de la primera sobre la segunda, que estimo, que no podía haber dudas sobre a cual de las dos debía darse la preferencia, aún antes que se practicasen en ambas los costosos estudios definitivos recién terminados.

Pues el objeto practico y concreto de los estudios que el Ingeniero Arsenio Bergallo hizo en las quebradas del Toro y Humahuaca, durante dos años (1884—86), debió ser él de todo estudio de máxima y esto es proporcionar los datos y elementos necesarios para decidir cuál de la zonas estudiadas debía ser la preferida siendo natural y lógico que en esta última solamente debían practicarse los estudios definitivos y no en las dos como se hicieron.

Y tanto más rige esta deducción en el caso actual.

Si se tiene presente que un estudio preliminar bien hecho permite apreciar cuál de las zonas estudiadas convenga elegir, aun cuando ellas no acusen á la simple vista diferencias notables (y es justamente por eso que se estudia), es evidente que el mencionado estudio Bergallo ofrecía sobrados elementos para poder elegir entre dos zonas que tan marcadas diferencias ofrecen aun á la simple vista, siempre que se las mire y estudie con juicio imparcial y despojado de apasionamientos locales.

Compararé las dos trazas desde el punto de vista técnico y comercial, dejando las consideraciones estratégicas á los que por su especial competencia podrán con más autoridad informar á V. E.

1° Suprimiendo, por creerla innecesaria, una descripción detallada y comparativa de las dos quebradas, paréceme que sus diferencias características pueden concretarse en una sola palabra; el Toro es una quebrada, Humahuaca un valle.

La anchura transversal de este último, la inclinación relativamente suave de la falda inferior de las montañas que la costean, deja disponible una zona suficientemente amplia para proyectar el trazado y para dar lugar más tarde al estudio de variantes locales si fuesen necesarias para disminuir el cubo de los movimientos de tierra y mejorar las condiciones plani-altimétricas de la traza.

La quebrada del Toro es muchísimo más estrecha en general y especialmente desde su embocadura en río Blanco hasta el Gólgata.

En esta sección, de la extensión de 32 kilómetros el río Toro corre apretado entre cuestas abruptas que descienden al cauce rígidamente y sin transición de faldas más suaves como en Humahuaca.

El río es en ese trecho sumamente tortuoso y las montañas que lo encierran obedecen á sus repentinas vueltas. Los terrenos laterales en los que predomina la formaciones aluvional como en Humahuaca y los esquitos silurianos, son deleznables y absolutamente impropios por su inclinación más que por su naturaleza para el asiento estable de una línea férrea la que forzosamente tiene que culebrear por el cauce del río de uno á otro lado de la quebrada por no ser posible ubicarla de un modo más conveniente. En qué condiciones de estabilidad queda esa línea ya lo veremos más adelante al hablar de las obras de arte.

La falta de cohesión de los terrenos laterales a la quebrada del Toro, se evidencia por los volcanes ó conos de deyección que en gran número se han formado y siguen formándose en los puntos de unión ó confluencia con las quebradas laterales que desembocan en la principal. Estos (volcanes) abundan también en el valle de Humahuaca en el que entre otros existe uno de proporciones verdaderamente gigantescas. «El Volcán» de cuyas condiciones y dificultades diré más adelante. Pero los volcanes de Humuhuaca á causa de las dimensiones transversales del valle no han podido en general invadirlo en todo su ancho y es posible girarlos al pie ó por la falda opuesta; mientras la quebrada del Toro por su misma estrechez, ha sido á menudo obstruída por las deyecciones laterales en cuya extremidad inferior el río Toro se ha abierto un estrecho cauce. La línea tiene, entonces, que atravesar estos volcanes y, á menudo, en corte por necesidades del proyecto; y como muchos de ellos son activos y otros (1) de formación reciente y hasta posterior á los estudios definitivos, la línea quedaría en malas condiciones de estabilidad ó por lo menos de muy difícil y costosa conservación.

Desde el Gólgota hasta Puertas del Tastil la quebrada del Toro se ensancha; esta parte del trazado es la que queda en mejores condiciones apartada de la playa del río; pero en la región superior se la ha colocado nuevamente en el cauce por no haber modo de ubicarla diversamente.

---

(1) k. 56, 3-56, 3-57, 7-58 y 59, Volcán Yerbabuena, formado en 1897, tapando todo el río á 2 dos metros de altura y obligando á la comisión á estudiar una gran variante; k. 60,5 Volcán de las Quirucillas id. k. 93,3-94,5 entre puerta de Tastil y Arroyo Karatchi, el río se ha llevado parte de la playa y del sitio adonde se ubicó la estación.

Parece que el Proyectista ha partido del supuesto que el río Toro, en su tronco superior, no trae agua aún en la estación lluviosa.

Que la cantidad de agua no sea muy copiosa, parece verosímil, ya sea porque la cuenca del río recibe sus mayores afluentes el río Blanco y el de las Capillas en la región inferior, ya sea porque así lo indica la falta casi absoluta de cantos rodados y el predominio de las piedras brutas desprendidas de los cerros laterales. Pero esta circunstancia no disminuye la imprevisión ó mejor dicho la imprudencia de colocar la línea en el propio cauce, en terraplén y muchas veces en corte; pues la probabilidad aún escasa, de una lluvia torrencial que arrasaría indudablemente la línea por muchos kilómetros, es un argumento más que suficiente para dejar mal parado el proyecto en cuestión.

Esos inconvenientes no existen en el Valle de Humahuaca; pues, como he dicho, su topografía permite aún en los puntos más estrechos ubicar la línea de un modo conveniente.

Así mismo se ha argüido que en la región de la Puna, el trazado del Toro atraviesa la Salina de Tres Morros en la que los yacimientos de borato de cal en explotación proporcionarían á esa línea un tráfico importante. Pero aun admitiendo que en la discusión de un trazado internacional puedan tener algún peso los intereses locales, debe considerarse que ese tráfico no será perdido para la de Humahuaca ya que la Compañía Belga se servirá de ella transportando sus boratos á Purmamarca á lomo de mula ó por medio de «Decauville» que piensa construir por contrato hecho con el Gobierno. Por otra parte, los terrenos de las Salinas Grandes, pantanosos, salitrosos, sin agua de alimentación, sin tierra apta para la formación de terraplenes son del todo impropios para la construcción y explotación de la línea cuyo armamento metálico sería bien pronto destruido por el salitre--según lo enseña la experiencia hecha en otras análogas regiones de la República.

2°. Comparadas las dos trazas en sus lineaciones generales, conviene hacer lo propio en lo referente á las obras de arte; y aquí en vía preliminar, consignaré una observación general, común á los proyectos.

El estudio ocular de las dos trazas hecho con los perfiles á la mano, me ha convencido de que las luces y aberturas proyectadas para puentes y alcantarillas son sumamente deficientes. Se nota, á la vista, que ha predominado en los proyectos una misma tendencia en disminuir el costo total de las obras de fábrica, reduciendo su número y luz hasta un límite inferior á lo aceptable.

Es hasta posible que algunas de las luces asignadas estuviesen de acuerdo con los cálculos que suelen establecerse, fundados en la superficie de la cuenca de desagüe, cantidad máxima de lluvia, etc., etc. Pero á esos cálculos que también dependen de la pendiente del desagüe, de la clase de terreno, de la velocidad que arbitrariamente se asigna á las aguas debajo del puente, hay que prestar un valor muy relativo, especialmente cuando se conocen imperfectamente ciertos datos.

Adem s esas luces calculadas sobre la base de velocidades arbitrarias que no permitan la obstrucción de la obra por demasiado chica ni el socavamiento de sus cimientos por demasiado grandes, presuponen obras de defensa y encauzamiento que obliguen las aguas á pasar todas debajo de la obra, lo que es todavía m s problem tico, porque en las cuencas torrenciales es muy difícil fijar de antemano una dirección determinada á las aguas.

Así lo enseña también lo que anualmente está sucediendo en la línea del Ferrocarril Central Norte, en la que después de cada lluvia torrencial y por insuficiente desagüe, queda destruida alguna alcantarilla cuya luz hay que aumentar, ó alguna defensa ó terraplén que hay que reconstruir; experiencia costosa, de la que se desprende la enseñanza pr ctica, aplicable como nunca al caso presente, de que en resumen resulta más económico establecer luces mplias desde un principio.

Creo inútil citar ejemplos, ya que debería mentar la mayor parte de las obras que figuran en los dos proyectos.

Diré, en general, que para el desagüe de las quebradas laterales que las trazas atraviesan en su entrada, se han proyectado, en general, luces de 5, 3 y hasta de 1 metro, las que deberán ser oportunamente aumentadas en la proporción que indiquen las circunstancias locales. Además ha habido tendencia á proyectar para un mismo puente, varios tramos consecutivos de luces de 6, 7 y 8 metros los que deberán ser sustituidos ó por un tramo único ó varios tramos más amplios, suprimiendo los pilares intermedios.

Este aumento general de la luz de las obras de fábrica, aumentará notablemente el costo de la partida correspondiente y el del presupuesto total de cada proyecto; y me apresuro á agregar que ese aumento resultaría mucho mayor en el proyecto del Toro que en el de Humahuaca, sea porque en el primero se han asignado luces m s escasas que en el segundo con relación á las exigencias locales, sea porque los puentes sobre el río Toro son necesariamente muy numerosas. (1)

Hablando primeramente de las desagües laterales, sin contar los puentes sobre el río principal, comparanse las cifras asignadas por el proyecto Bergallo y por la Comisión Internacional.

Traza Jujuy Humahuaca	Proyecto Bergallo mts.	988
	" Comisión "	1090
Traza Rio Blanco á Palomar	Proyecto Bergallo mts.	872
	" Comisión "	635
Parcial Rio Blanco Gólgota	Proyecto Bergallo mts.	358
	" Comisión "	216

Tomando, pues, como punto de partida las luces del ante proyecto Bergallo, (aunque los estimo insuficiente) se desprende que en el proyecto por Humahuaca se han determinado con un criterio menos estrecho que en el proyecto por el Toro, en el que es mucho más visible la intención de disminuir el presupuesto hasta más de lo admisible.

Cuanto á los puentes sobre el río principal, no son tan numerosos en el proyecto por Humahuaca como en el de por el Toro. En la primera se atraviesa el Río Grande con sólo diez puentes; en el segundo, se atraviesa el río Toro con cuarenta y dos puentes (de los cuales hay 16 en el corto trayecto de 16 kilómetros desde K. 59 á K. 75). Agrego que el Ingeniero Rauch estudió en la Oficina una variante entre los K. 55 y 59 con la que consiguió evitar otros 7 puentes sobre el río Toro que habían proyectado en el corto espacio de 4 kilómetros.

La luz total de los 42 puentes sobre el río Toro, es de 694. Restando de esta cifra 230 mts. que representan la luz aceptable de los dos puentes en los kilómetros 42,050 y 47,900, queda en el Toro un total de 40 puentes con una luz total de 454 metros (luz media de 11,30 c/u).

Los 10 puentes sobre el río Grande tienen una luz total de 208 mts. (luz media 20,80 c/u). Es suficiente la enunciación de estas cifras para demostrar que el necesario aumento de las luces de puentes, elevaría mucho m s el costo del proyecto por el Toro que el de por Humahuaca.

En cuanto á la ubicación de los puentes sobre el río Toro, basta dar una ojeada á la planimetría para darse cuenta conociendo el terreno y de las condiciones excepcionalmente pésimas en que ellas quedarían.

Digo desde ahora, que dada las condiciones locales, no me parece posible que se pueda proyectar una traza por el Toro mejor que la presentada por el malogrado Ingeniero Rauch. Su estudio concienzudo y prolijo, se ha inevitablemente estrellado contra los accidentes de un terreno rebelde y las caprichosas tortuosidades del río, en el que la abertura de los puentes es a veces paralela á la dirección de la corriente, cuyo necesario encauzamiento se procura obtenerlo mediante obras de defensa normales á esa misma dirección; circunstancias que comprometen de tal manera la estabilidad de dichas obras y de la entera línea, que hacen, ellas solas del todo inaceptable el trazado propuesto.

Para concluir esta reseña comparativa de las obras, quédame que hablar brevemente del «Volcán Grande», que intercepta el valle de Humahuaca entre los kilómetros 27 y 37.

Tanto se ha discurrido acerca de las dificultades que ofrece su paso, que no será inoportuno examinarlas aquí y discutir los medios m s apropiados para salvarlas.

El «Volcán» como he dicho en otra parte, es un inmenso cono de deyección formado por el Río del Medio, que durante la estación de las lluvias, arrastra en sus crecientes las tierras y piedras desprendidas de las barrancas que lo encierran: la proporción de esas tierras es tan grande que llegan á formar con el agua una masa de barro; y es en esa forma semilíquida que los materiales bajan lentamente á semejanza de lavas, por la arista superior del cono en la época de crecientes.

A consecuencia de esa peculiar formación, cuyo origen aunque geológicamente reciente siempre remonta á época prehistórica, se ha venido formando el «Volcán» el que ha obstruido todo el valle en cuya orilla izquierda el río Grande ha socavado un estrecho cauce que corta el pié del cono con una barranca de la altura aproximada de 20 á 30 metros.

Esa masa que forma como un inmenso dique natural de 10 klmts. de espesor al pie, constituye pues un obstáculo que alterando bruscamente la pendiente uniforme del valle, dificulta el desarrollo normal de la traza.

Según la resolución adoptada por la Comisión, la línea cruza el río «del Medio» á la costa 2122 mts., pasando por debajo del lecho del río con un túnel de 400 mts. de longitud. Las pendientes propuestas varían entre 27 0/00 y 60 0/00 y los radios de curvas varían entre 400 y 1500 mts. correspondiendo este último á la pendiente máxima de 0,060. Esta pendiente de 0.060 trae necesariamente la aplicación de la cremallera sobre una longitud de 9575 mts. y del sistema mixto de tracción (Abt) de cremallera y simple adherencia.

La aplicación de la cremallera puede, si se quiere evitarse, dando á la línea el desarrollo suficiente, para obtener rampas más suaves. Esta cuestión ha sido resuelta sobre el terreno por la Comisión de estudios; pero se ha creído conveniente, por razones de economía en la construcción y en la explotación, adoptar el trazado con pendientes fuertes y con sistema mixto de tracción, tratándose de una línea que en sus principios tendrá un tráfico muy reducido; cuando el tráfico llegare á ser intenso, siempre será posible construir la variante de simple adherencia á imitación de lo que se hizo en Italia, con la línea del Apenino Genovés, de pendiens

(1) Sin contar los numerosos y costosos muros de sostenimiento, que serán necesarios en la sección Río Blanco--Gólgota.

tes de 35 ‰, al costado de la cual se construyó otra línea muy costosa y de pendientes mucho mas suaves una vez que el tráfico aumentó en grandes proporciones.

En las condiciones altimétricas indicadas, una locomotora de un peso adherente de 53 toneladas arrastraria (sin incluir el peso propio), un tren de 150 toneladas que podria recorrer la sección de cremallera con una velocidad media de 15 klmts. por hora. El mismo tren seria arrastrado en el resto de la línea, por una máquina menos pesada con una velocidad media de 25 klms. por hora.

Se ha sostenido que el trazado por el Toro, en el que la tracción se ejerceria con una máquina de adherencia normal, es, por este respecto, muy superior al de Humahuaca. Dejando á un lado la ya mencionada posibilidad de convertir el trecho de cremallera en otro de adherencia normal, observaré que la necesidad de establecer una sección especial de tracción con máquinas especiales, no existe menos en una traza que en otra. En el proyecto Humahuaca convendrá establecer una sección especial en la que una única máquina especial (Abt) pasará de la cremallera á la simple adherencia y vice-versa. En el proyecto por el Toro existen pendientes de 30 a 34 ‰ en una extensión de 31 klmts. En estas condiciones de tracción deberá en este trayecto ejercerse también con máquinas especiales, como es notorio.

Respecto del paso del cono, la comisión como antes he dicho, ha propuesto la construcción de un túnel de 400 metros de longitud.

El terreno en que se proyecta no ofrece dificultad alguna en cuanto á la construcción de la obra y á su estabilidad. La construcción se haria á cielo abierto y en la estación de invierno, durante la cual el rio se mantiene completamente seco; el terreno en sus capas inferiores tendrá por lo menos la consistencia de los demas terrenos de aluvión. cuando no de un conglomerado de piedra y tierras endurecidas por el tiempo y la presión de los extractos superiores; la obra, por otra parte, llenará de un modo eficaz el objeto que se propuso el proyectista, esto es de dejar la via á salvo de las avenidas de barro y piedra. El arroyo del Medio tiene, en el punto de cruce, un cauce bien definido; pero aun en el caso poco probable de un desborde extraordinario que comprometiera la seguridad de uno ó de ambos accesos, fácil seria prolongar la galeria artificial del lado que fuese necesario aun sin suspender el movimiento ordinario de los trenes.

Pero, como he podido observar en el terreno, se presenta otra posible solución —ya prevista por el ingeniero Iturbe—y que consiste en atravesar el arroyo en la proximidad del pie del cono por medio de un viaducto.

Esta variante, que no alteraria la longitud de la traza, tendria la ventaja de reducir el trecho de pendientes fuertes; la parte con cremallera en pendiente de 60 0/00 tendria 4280 metros de largo en vez 5660 que aparecen en la otra solución; y la longitud total del trecho con cremallera seria de 8200 metros, en vez de 9575.

El inconveniente principal que presenta esta solución es la posible obstrucción del viaducto por los materiales arrastrados. Aunque la Comisión en 2 años de observación, no ha notado un levantamiento apreciable, creo que deberian multiplicarse las observaciones antes de adoptar como definitiva una solución que seria, sin duda, muy conveniente sino existiera ese peligro. Con este objeto indico la oportunidad de construir esa traza inferior y el viaducto con la mayor economia posible, y en carácter provisorio; la experiencia indicará si conviene construir allí el viaducto definitivo y con qué abertura y obras accesorias, ó bien si bien debe abandonarse esa solución por la del túnel. Siguiendo ese mismo criterio el Ferrocarril del Sud ha construido un puente provisorio sobre el rio Neuquen, para poder más tarde, proyectar sobre bases más seguras el puente definitivo, una vez conocido el régimen del rio con relación á la obra provisoria.

De todos las consideraciones que antecede, resulta, que por el necesario aumento de las aberturas de las alcantarillas y puentes, el presupuesto general y por consiguiente el costo kilométrico de la linea sufrirán una alteración, cuyo importe no es posible prever con exactitud desde ahora.

Pero muchas luces será conveniente fijarlas en la misma época de la construcción; el viaducto del volcan (en el caso de que se opte por esta solución) se construirá en via provisoria y con una luz á determinarse después de observaciones ulteriores; podrán estudiarse ligeras variantes locales para economizar en movimientos de tierra y mejorar el trazado. Todo esto me induce á creer que conviene licitar la obra sobre la base de precios unitarios, y no de su costo kilométrico. Este temperamento, lo estimo conveniente para las dos partes contratantes, para el Gobierno que pagará el valor de la obra efectivamente ejecutada, y podrá con mayor amplitud, ordenar el aumento ó disminución de obras que sea necesario; para el contratista que correrá menor riesgo ejecutando la obra en esas condiciones, que no por un precio kilométrico que seria esencialmente variable una vez que se admite la necesidad de las variaciones y aumentos enunciados.

Quédame ahora comparar las dos trazas desde el punto de vista comercial, lo que haré lo más brevemente posible.

La ausencia casi completa de población y de cultivos en la quebrada del Toro, así como la mayor importancia de la una y de los otros en el valle de Humahuaca, son una consecuencia lógica de sus tan marcadas diferencias topográficas. Desde Jujuy á Abra Pampa en la longitud de 213 Klmts., se encuentran además de muchas casas esparcidas por todo el valle, los pueblos de Tumbaya, Tilcara, Huacalera Uquia, Humahuaca y muchos sembrados y plantios, porque la amplitud y demás caracteres topográficos del valle, invitaban á que esta se poblase y cultivase. En la quebrada del Toro, en el trayecto de Rio Blanco a Abra Pampa, de 265 Klmts., no se encuentran, sino pocas casas y ranchos aislados, y un sólo pueblo, El Moreno. La superficie de la zona cultivada (alfalfares en general), estimo a la vista, que no pasará de 350-400 hectáreas en toda la extensión de la quebrada; lo que depende de su angostura asi como de la naturaleza é inclinación de los terrenos laterales. Agréguese que, desde Borateras á Cochagasta, la traza atraviesa en una longitud de 80 kilómetros terrenos salitrosos y pantanosos, refractarios á toda vegetación y cultivos.

No quiero, sin embargo, atribuir demasiado peso á estas circunstancias locales, en la discusión de un trazado cuya importancia comercial estriba principalmente en las masas de tráfico internacional, que se moverian entre las dos extremidades de la linea, debiendo, en lo que á lo comercial atañe, prevalecer aquella traza que permita transportar esas masas en las condiciones más convenientes á los intereses del comercio de ambas Naciones.

Partiendo de la Estación General Güemes como punto común, la traza por Humahuaca es más corta que la del Toro en un 27 o/o real y en un 25 o/o virtual. Este dato de hecho induce á consideraciones tan obvias como concluyentes, sobre cuál de las trazas es mas conveniente á los intereses comerciales que las omito por inecesarias.

He hablado del tráfico probable internacional en la primera parte de este informe, y excuso abundar aqui en otras consideraciones al respecto, tanto más que el estudio de esa cuestión, ha sido agotado por el ingeniero Iturbe en su detallado informe, el que dejando á salvo lo referente á obras de arte, ratifico y confirmo en todas sus partes

Como apéndice de esta información, apunto algunas breves ideas referentes á una probable aplicabilidad de la tracción eléctrica á los trenes de la linea á Bolivia.

En el valle de Humahuaca, así como en la quebrada del Toro, hay rios cuyo caudal de agua abundante, y al parecer no muy variable, deja entrever la posibilidad de poder convertir en energia eléctrica el trabajo disponible y de aplicarla á la tracción de los trenes. Esos rios son el de las Capillas y el rio Blanco en la quebrada del Toro, y el Yala y el de Reyes sin contar el rio Jujuy en el valle de Humahuaca.

Si se tiene presente que, ni en Toro ni en Humahuaca, hay combustible abundante para la alimentación de las locomotoras, esa aplicación se presenta á primera vista como muy práctica y económica, siempre que los rios conduzcan en toda estación el caudal de agua en la cantidad que se necesita.

Es, pues, necesario resolver previamente este punto mediante una observación y un aforo continuado de los rios durante la estación de invierno. El resultado de este estudio que, por las conclusiones de este informe, deberá limitarse á los rios del valle de Humahuaca, dirá si debe abandonarse la idea apuntada, ó si conviene estudiar los detalles de su aplicación.

En conclusión opino:

1º Que Tupiza es el objetivo más conveniente para la linea internacional á Bolivia.

2º. Que la prolongación de la linea á Tupiza, debe hacerse por el valle de Humahuaca, por todos conceptos muchisimo más conveniente que la quebrada del Toro.

3º. Que aparece conveniente licitar la obra sobre la base de precios unitarios y no á precio kilométrico.

4º. Que convendrá mandar estudiar el régimen de los rios Yala, Reyes y otros que desemboban en el valle de Humahuaca, en vista de la posible transformación de la fuerza disponible en energia eléctrica aplicable á la tracción de los trenes.

Dios guarde á V. E. muchos años.

A. Schneidewind

—

Buenos Aires Abril 30 de 1902

Vistos los estudios para la construcción de un ferrocarril, prolongacion del Ferro-Carril Central Norte, por las quebradas del Toro ó Humahuaca, hasta la frontera de la República de Bolivia; el dictámen de la Dirección General de Vias de Comunicación, así como el informe subsiguiente del Director de la misma, expedido despues de una inspección ocular del trazado por las quebradas mencionadas, y

CONSIDERANDO:

Que las conclusiones de este último informe, confirman plenamente las del anterior, de las que resulta que deben preferirse y aprobarse los estudios verificados en la quebrada de Humahuaca, dejando á salvo las modificaciones que será necesario introducir en las luces de las obras de arte y las eventuales variantes locales que puedan adoptarse durante la construcción para mejorarla ó economizar en su costo; y atento lo dispuesto en la Ley Nº. 4064 de 24 de Enero ppdo.

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º. Apruébanse los estudios del trazado de la prolongación del Ferrocarril Central Norte, desde la estación Jujuy has-

ta la frontera de la República de Bolivia, por la quebrada de Humahuaca.

Art. 2°. La Dirección General de Vías de Comunicación procederá á proyectar el pliego de condiciones sobre la base de precios unitarios, para contratar la construcción de la linea por empresa privada, de acuerdo con lo dispuesto por Decreto de 18 de Febrero ppdo, y la Ley N°. 4064. Deberá igualmente estudiar el régimen de los rios Yala, Reyes, y otros, que desembocan en el Valle de Humahuaca, para poder saber si es posible la transformación de la fuerza de agua disponible, en energia eléctrica aplicable á la tracción de los trenes,

Art. 3°. Publiquese con los informes de los ingenieros Iturbe y Rauch y los de la Dirección General de Vias de Comunicación, y vuelva á ésta, previa inserción del presente Decreto en el Registro Nacional.

ROCA.
EMILIO CIVIT.

II

Autorizando la publicación de planos de los Rios.

Buenos Aires, Mayo 2 de 1902.

Visto lo manifestado en la nota que precede,

SE RESUELVE:

Autorizar á la Inspección de Navegación y Puertos, para publicar en tirajes especiales, los planos de los rios, bajo la forma de cartas marinas, y los malos pasos en detalles, procediendo á la venta de los ejemplares en la forma propuesta.

El gasto que por tal concepto se origine, será cubierto con el producido de la venta de dichas cartas.

Tómese razón por la Dirección General de Contabilidad, y por el Jefe de la Sección Biblioteca y Publicación, y vuelva á la referida Inspección, á sus efectos; publiquese.

CIVIT.

CRÓNICA ADMINISTRATIVA

MINISTERIO DEL INTERIOR

INTENDENCIA MUNICIPAL DE LA CAPITAL

Buenos Aires, Abril 25 de 1902.

Por cuanto:

La Honorable Comisión Municipal, ha sancionado con fecha 18 del corriente la siguiente

ORDENANZA:

Art. 1° Desde la promulgación de la presente Ordenanza, no podrán habilitarse locales para depósito y venta de forrajes y cereales sin permiso del D. E. que lo concederá, en cada caso; previo informe de la Inspección General del Departamento de Obras Públicas.

Art. 2° Los locales deberán tener paredes de material, revocada en toda su altura y con cemento Portlhand hasta la altura de cincuenta centimetros cuando menos. El piso deberá ser construido de manera que á juicio de las oficinas técnicas del D. E. presente la suficiente resistencia para que no pueda ser perforado por las ratas.

Art. 3° No deberá haber más madera en las construcciones que la de las puertas, ventanas y armadura de los techos.

Art. 4° Las puertas y ventanas deberán siempre conservarse en buen estado, sin rajaduras ni agujeros y deberán cerrar perfectamente para impedir la entrada de los ratones y para poder hacer las desinfección por vapores.

Todas las aberturas deberán llevar también, una tela metálica resistente y de malla fina para poder establecer la ventilación permanente.

Art 5° No podrán tener entre pisos de madera, ni comunicación directa con las piezas destinadas para el alojamiento del propietario ó de los peones,

Art. 6° En aquellos depósitos que por su importancia pueden ofrecer peligro para la seguridad de los vecinos, el D. E. podrá exigir la colocación de una llave de incendio con sus correpondientes mangueras.

Art. 7° Concédese un plazo improrrogable de tres meses, para que los depósitos establecidos sean colocados en las condiciones fijadas por los Arts. 2°, 3°, 4°, 5° y 6°.

Art. 8° Los infractores á las disposiciones de esta ordenanza, serán penados con multas de veinte á cien pesos m/n, según la importancia, y con clausura en caso de reincidencia.

Art. 9° Comuniquese, etc.—OBARRIO.—*Eugenio F. Soria.*

Por tanto:

Cúmplase, publiquese, comuniquese é insértese en D. M.—BULLRICH,—*Jorge N. Williams*

Buenos Aires, Abril 25 de 1902.

Por cuanto

La H. Comisión Municipal ha sancionado con fecha 18 del corriente la siguiente,

RESOLUCIÓN

Art. 1°. Modificase el articulo 27 de la Ordenaza de 16 de Junio de 1871 (Capitulo 2°. Titulo 4°. Sección 4°. D. M.) en la siguiente forma: Art. 27. No podrá habitarse ninguna casa de inquilinato, sin el previo permiso indicado en el articulo anterior, y si lo obtuviese no podrá ser alquilada sin que la Inspección General certifique que ella se encuentra en las condiciones que imponen las ordenanzas y reglamentos, bajo la pena de cien pesos, y cuatro diarios, mientras haya habitantes en ella.

Art. 2°. Comuniquese, etc.—OBARRIO.—*Eugenio F. Soria.*

Por tanto:

Cúmplase, publiquese, comuniquese é insértese en el D. M.—BULLRICH.—*Jorge N. Williams.*

MINISTERIO DE HACIENDA

TIPO DE ORO

Hasta nueva orden, regirá el tipo de **240 %**, para el cobro en moneda de curso legal, de los derechos á oro.

BOLETÍN MILITAR DEL MINISTERIO DE GUERRA

N°. 101

Buenos Aires, Mayo 5 de 1902.

NOMBRANDO UN REPRESENTANTE DE LA REPUBLICA EN LA 7ª CONFERENCIA DE LA CRUZ ROJA DE SAN PETERSBURGO—SITUACIÓN DE REVISTA DE UN JEFE—PASES DE OFICIALES—BAJA DE UN SARGENTO DISTINGUIDO—VISTAS DE CAUSAS—LICENCIAS—IMPOSICIÓN DE PENAS.

Buenos Aires, Mayo 1°. de 1902.—Vista la presente comunicación del señor Presidente de la Cruz Roja de San Petersburgo, por la que se sirve invitar al Gobierno de la República á hacerse representar en la VII Conferencia, que deberá empezar en aquella ciudad en la segunda quincena del mes de la fecha; y siendo la República Argentina una de las naciones que subscribieron la Convención de Ginebra,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° Nómbrase al Cirujano de División Doctor don Nicomédes Antelo, representante de la República en la VII Conferencia de la Cruz Roja, de San Petersburgo.

Art. 2° Comuniquese, publiquese, y dése al Registro Nacional y archivese.—ROCA. —PABLO RICCHERI.

Capital Federal, Mayo 1°. de 1002.—Habiéndose presentado para el servicio por haber terminado el periodo porque fué electo Diputado al Congreso Nacional, el señor Teniente Coronel de Artilleria don Ramón L. Falcón,

El Ministro de Guerra—

DISPONE:

1°. Dése de alta en la Plana Mayor Activa, al señor Teniente Coronel don Ramón L. Falcón.

2°. Comuniquese, publiquese en el *Boletin Militar* y archivese.—RICCHERI.

Con fecha 28 de Abril ppdo., se ha concedido al Teniente 2°. don Carlos R. Santillán del Regimiento 8 de Caballeria de linea, el pase á la Plana Mayor Inactiva.

Con fecha 1°. del corriente mes, se ha concedido al Teniente 2°. don Arturo Giraldo del 1er. Batallón del Regimiento 7°. de Infanteria de linea, el pase á la Plana Mayor Inactiva.

Con fecha 28 de Abril ppdo., se ha concedido al Sargento 2°. distinguido Vicente R. Suffloni del 1er. Batallón del Regimiento 3°. de Infanteria de linea, la baja absoluta del Ejército.

El Consejo de Guerra permanente mixto para jefes y oficiales, ha designado el dia 9 del corriente mes, á las 12 y 30 p. m., para ser vista y fallada en acuerdo extraordinario, la causa seguida á los Alféreces del Regimiento 3°. de Caballeria de linea, don Enrique M. Levalle y don Enrique Castañeda, acusados de varios delitos.

El Concejo de Cuerra permanente para tropa del Ejército, que actúa en esta capital, ha señalado el dia 10 del corriente mes á las 12 y 30 p. m., para ser vista en acuerdo extraordinario, la causa seguida al penado Jorge Salvatierra, de la Prisión Militar de General Roca, inculpado de deserción.

Licencias concedidas:

Al Teniente 2°, don Arturo Rapallini, del Regimiento 11 de Caballeria de Gendarmeria, prórroga por quince dias.

Al Alferez don Esteban F. Diaz del Remiento 2°. de Artilleria de montaña, prórroga por diez dias.

Por resolución de fecha 1° de Mayo corriente, se manda imponer tres meses de arresto, al soldado Modesto Martinez, del Batallón de Zapadores minadores, por haber herido levemente al de igual clase Melchor Pérez, del Regimiento 2 de Artilleria ligera, de acuerdo con los articulos 120, inciso 2°, del Código Penal Ordinario y 4 del Reglamento sobre las faltas de disciplina y sus penas.

Lo que se comunica al Ejército, de orden de S. E. el señor Ministro de Guerra.

Lino O. de Roa,
Coronel.
Jefe del Gabinete Militar.

AVISOS

MINISTERIO DEL INTERIOR

Departamento Nacional de Higiene

AVISO

Habiendo dado principio la Inspección de Farmacias del Departamento Nacional de Higiene al control de las estampillas que deben llevar las especialidades comprendidas en la Ley Nº. 4039, se previene de las casas de negocio siguientes:

Almacenes, Restaurants, Cafées, Hoteles, Confiterias, Tiendas, Peluquerias, Perfumerias y demás casas de comercio, que deben tener estampilladas las especialidades que posean y que á continuación se detallan, bajo pena de incurrir en la multa que establece la citada Ley.—Aguas minerales (cualquier clase), extracto de Malta (toda marca en cualquier forma), extracto de carne (liquida ó concentrada, toda marca), carne en polvo, harina Vial, harina Duthaud, leche malteada, Mellins'food, tropon, fosfatina fallieres, racahout, somatosa, hierro quina Bisleri, (y todos los vinos quinados), jabones medicinales en general, talco boratado Mennen's (y otro. fabricantes), callicidas, lociones para el cabello (siempre que se les atribuya propiedades medicinales), polvos, pastas y aguas dentrificas (igual observación), cremas, polvos y aguas para el cutis (igual observación), aguas para teñir el cabello (igual observación).—Buenos Aires, Abril 8 de 1902.—*El Secretario.*

Dirección General de Correos y Telégrafos.

Oficina Interventora de Compras—Moreno 483

LICITACIONES

Licitación para la provisión de 900 bolsas para pilares postales y renovación de la lona de 300 usadas. Fecha de la apertura pública de las propuestas: Miércoles 14 de Mayo próximo á las dos de la tarde, en el local de la Oficina Interventora de Compras, 483 Moreno. Condiciones, muestras, etc., etc., pueden consultarse en esa misma Oficina de 1 á 4 p. m.—Buenos Aires, Abril 15 de 1902.—*Luis Peluffo*, Vicedirector General. v -14- Mayo

INTENDENCIA MUNICIPAL DE LA CAPITAL

El 31 del corriente mes de Mayo vence el plazo para el pago de lo siguiente:

Inscripción é inspección, de inquilinatos, conventillos, de vecindad, hoteles, restaurant, casas de lunch, fondas, posadas, casas amuebladas, tambos, cocherias y caballerizas, establecimientos industriales, casas de tolerancia consentidas.

Derecho de Inspección, de máquinas á vapor, kerosene y electricidad.

Los que no dieren cumplimiento, vencido el plazo, incurrirán en la multa del 50 % del valor impuesto.

v-30-Mayo.

SECCIÓN BELGRANO

Citase al propietario del terreno ubicado en la calle **Cañitas esq. Olagüer** y **Avenida Vertiz esq. Ombues**, para que dentro del término de 15 dias, se presente en esta Oficina, con el objeto de notificarle las obligaciones que respecto á dicho terreno le imponen las ordenanzas vigentes.

En caso contrario, se procederá de acuerdo con lo establecido en la ordenanza 4 de Octubre de 1870.—Buenos Aires, Marzo 8 de 1902.—*El Jefe.*

CEMENTERIO DE FLORES.

Enterratorio General.

Se hace saber á las personas que tengan sepulturas, cuyos arrendamientos estén vencidos, y correspondan á las Secciones 1ª, Séries 1ª, 2ª, 3ª, 4ª, 5ª y 6ª; Sección 2ª, Séries 1ª, 2ª y 3ª; Sección 7ª, Séries 6ª y 7ª y Sección 8ª, Série 7ª, que deben proceder á efectuar sus renovaciones dentro del término de sesenta dias á contar desde la fecha, pues vencido éste se procederá á trasladar los restos al Osario General.—Buenos Aires, Marzo 18 de 1902. —*Arturo C. Ponce*, Jefe de la Sección Flores. v-27-Mayo.

CEMENTERIO DEL OESTE

Se hace saber á los que tengan deudos depositados en la manzana 6ª de la sección 14 del Cementerio del Oeste, que dentro del plazo de (60) sesenta dias, á contar desde la fecha, deberán presentarse á la Administración de dicho Cementerio, con los títulos respectivos á efectuar la renovación de aquellos, cuyo plazo de arrendamiento hubiere vencido. En caso de no hacerlo y vencido dicho plazo, los restos allí depositados serán trasladados al Osario General, no atendiéndose reclamo alguno por las rejas, cruces, etc., depositadas en las sepulturas. (Exp. 9223.A-1902).—Buenos Aires, Abril 22 de 1902.—*El Jefe de la Sección sepulturas.* v-22-Junio.

LICITACIONES

Llámase á licitación para la provisión de frazadas de lana blancas y marrones, con destino á los Hospitales Militares. Tendrá lugar el dia 14 del corriente á las 2 p. m., de acuerdo con el pliego de condiciones existente en la Oficina de Higiene y Seguridad. Las frazadas de lana á proveerse son, 600 marrones tipo »Prat» ó similares y 385 blancas, de unas y otras, deberán presentar muestras los señores proponentes, al Almacén Central de la Asistencia Pública, Esmeralda 66, un dia antes de fijado para la licitación. En las propuestas deberá indicarse el tamaño y peso de cada frazada, y especificar en letra y número el precio de ella. Las propuestas se presentarán en un papel sellado de cinco pesos y una estampilla municipal de cincuenta centavos, acompañando un certificado que acredite haberse depositado en el Banco de la Nación Argentina, la suma de 400 pesos á la orden de la Intendencia Municipal, la que se devolverá una vez aceptada alguna propuesta.

El licitante cuya propuesta fuese aceptada, reforzará el depósito hasta 500 pesos en garantia de la obligación que contrae, y si desistiese de la propuesta después de presentada ó aceptada ó no concurriese á firmar el contrato dentro de los tres dias de la notificación, perderá el depósito á que se refiere el articulo anterior el que ingresará á la Tesoreria Municipal. Las cuestiones que se susciten entre el proveedor y la Municipalidad, serán resueltas administrativamente, salvo el recurso que acuerda la ley orgánica.—Buenos Aires, Mayo 6 de 1902.—*Jorge N. Williams*, Secretaria. v-14-Mayo.

Llámase á licitación para efectuar blanqueos y pinturas en la Casa de Aislamiento. Tendrá lugar el dia 12 del corriente á las 2.30 p. m., de acuerdo con el pliego de condiciones existente en la Oficina de Higiene y Seguridad. Los locales á pintarse son los siguientes:

a) Todo lo que quedó sin pintura y blanqueo á causa de la epidemia viruelenta de 1901.

b) Los locales de la Dirección, Administración, oficina frente á la farmacia, siete oficinas, quince puertas y catorce ventanas, en el pabellón de la Administración.

c) Las piezas de empleados.

d) Todo el pabellón de cocina y despensa.

e) Los pabellones y piezas de zinc provenientes del Hospital Rawson.

Es entendido que en los locales á pintarse, ó blanquearse, se incluyen los cielorrasos, puertas, ventanas, zócalos, etc., y que todo el trabajo se hará á entera satisfacción de la Dirección de Arquitectura Higiene y Seguridad.

Las partes que deben blanquearse, serán debidamente raspadas, lijadas y después limpiadas con un escobillón suficientemente fuerte, para dejar su superficie perfectamente limpia. Donde no exista revoque ó se halle en mal estado el actual, ó donde se deteriore por efecto del rayado, á juicio de la Dirección de Arquitectura, se repondrá empleando mezcla de:

1 parte de cal de Córdoba en pasta
3 id arena Oriental mediana,

flatachando convenientemente el revoque.

Las paredes que deban ir pintadas al aceite, y que lo están actualmente, serán debidamente lavadas con soda y bien enmasilladas, antes de pintarlas.

El blanqueo liso será á tres manos, á dos tonos del color que se indique oportunamente. Irán blanqueadas en esta forma las paredes exteriores, las interiores de la salas de enfermos y anexos.

El blanqueo con recuadros será á tres manos á la inglesa, con dos filetes y una faja sencilla. El color se indicará oportunamente. Irán blanqueadas en esta forma: los zaguanes y piezas que actualmente están así.

La pintura de aceite en las paredes, se dará á dos manos y del color que se indique oportunamente dando después una de barniz cristal. Irán en esta forma los zócalos de las salas, piezas y demás que actualmente lo tengan.

Los cielosrrasos de las salas que actualmente se hallan pintadas, llevarán dos manos de pintura al aceite, debiendo ser previamente bien limpiados. Las puertas, ventanas y celosias, antes de ser pintadas se lavarán con potasa, se lijarán y enmasillarán; á los nudos se le pasará goma laca. Todas las puertas de pino, llevarán dos manos de pintura y una de barniz blanco cristal. Las de cedro, en su parte interior irán como las de pino y en su exterior llevarán dos manos de aceite y una de barniz. Los zócalos de madera llevarán dos manos de pintura al aceite, del color que se indique.

El contratista deberá encargarse de las refacciones que requieran las puertas, ventanas ó celosias, ya sea en trabajos de carpinteria, como de herrajes, vidrios, etc. Todos los materiales de pintura, á emplearse, deberán ser extranjeros y de primera calidad.

El contratista se encargará de la limpieza general de todos los vidrios, quitando todas las manchas de pintura ó cal, que hubiera. También estará á cargo del contratista, la limpieza de los pisos, que hubiera manchado, efectuando los trabajos.

El precio se dará por todo el trabajo terminado á entera satisfacción de la Dirección de Arquitectura Higiene y Seguridad. Deberá fijarse además, precios por metro cuadrado de pintura al aceite, para las paredes, por la pintura de cada puerta, ventana ó celosia para poder así disminuir ó aumentar el presupuesto que se presente en caso que hubiera supresiones ó adicionales.

El plazo para la terminación del trabajo será de sesenta dias hábiles, contados desde la fecha en que se dé la orden del comienzo.

Una vez terminado el trabajo el contratista deberá comunicarlo por escrito á la Dirección de Arquitectura Higiene y Seguridad. Si el contratista emplaza material que no fuera aceptable, no respondiendo por lo tanto á las condiciones del presente pliego, será multado con treinta pesos

moneda nacional, por cada vez que se le rechazaran.

Sólo se admitirán propuestas de pintores de reconocida capacidad y responsabilidad, á juicio de la Dirección de Arquitectura Higiene y Seguridad.

Por cada dia de atraso en la terminación de los trabajos, el contratista pagará veinte pesos de multa.

Las propuestas se presentarán cerradas en papel sellado de cinco pesos y estampilla municipal de cincuenta centavos, y acompañada de un documenco en que conste haberse depositado en el Banco de la Nación Argentina, la suma de cien pesos moneda nacional á la orden del señor Intendente, cantidad que será devuelta á los interesados, una vez aceptada alguna.

El proponente cuya propuesta fuese aceptada, depositará la suma de trescientos pesos moneda nacional, en garantia de la buena ejecución del trabajo.

Si el proponente desistiese de la propuesta presentada y aceptada, ó no concurriese á firmar el contrato respectivo, cuando fuese requerido, perderá el depósito de cien pesos.

Las cuestiones que se susciten entre el contratista y la Municipalidad, serán resueltas administrativamente, salvo el recurso que acuerde la Ley Orgánica.

La Intendencia se reserva el derecho de aceptar la propuesta que considere más ventajosa ó rechazarlas todas.—Buénos Aires, Mayo 2 de 1902.—*Jorge N. Williams*, Secretario. v-16 de Mayo.

Llámase á nueva licitación para la impresión de quinientos titulos «Teatro Colón» del valor de $ 5.000; mil de $ 1.000; ochocientos de $ 500, y mil de $ 100; según pliego de condiciones existente en Secretaria (Oficina de Hacienda), para el dia 13 del corriente á las 2 y 1/4 p. m.

Las propuestas se presentarán en papel sellado y con la estampilla Municipal correspondiente, acompañada de un certificado de depósito del Banco de la Nación, por $ 50 m/n, para responder á la firma del contrato en caso de aceptación.—Buenos Aires, Mayo 2 de 1902.—*El Secretario.* v-14-Mayo.

Licitación para la provisión de 8000 ms² de arena oriental.

De acuerdo con el pliego de condiciones que puede consultarse en esta Secretaria (Sección Obras Públicas) llámase á licitación para el dia 9 del corriente a las 3 1/2 p. m.

Las propuestas se presentarán cerradas en papel sellado de cinco pesos y estampilla municipal de cincuentas centavos, acompañadas de un documento en que conste haberse depósitado en el Banco de la Nación Argentina y á la orden de la Intendencia, la cantidad de cien pesos en garantia del buen cumplimiento de las mismas, cantidad que será devuelta tan pronto como se adopte resolución sobre las propuestas. Buenos Aires, Mayo 1° 1902.—*El Secretario.* --v--9 Mayo

---

Llámase á licitación verbal para el arrendamiento del terreno Municipal situado en la calle Acevedo entre Santa Fe y Güemes, para el dia 12 de Mayo próximo á las 2 p. m.

El arrendamiento será sin término, debiendo abonarse anticipadamente, y el interesado, cuyo oferta fuera aceptada depositará en garantia dos meses de alquiler.

El pliego de condiciones puede consultarse en la Secretaria. (Oficina de Hacienda).—Abril 29 de 1902.—*El Secretario.* v-12-Mayo.

Llámase á licitación verbal para el arrendamiento del terreno municipal situado en la calle *Córdoba entre Centro América y Ecuador*, para el dia 21 de Mayo próximo á las 2 1/4 p. m.

El arrendamiento será sin término y se abonará anticipadamente El interesado cuya oferta sea aceptada, deberá depositar en garantia dos meses de alquiler.

El pliego de condiciones puede consultarse en la Secretaria (Oficina de Hacienda) —Abril 29 de 1901.—*El Secretario.* v-12-Mayo

---

Llámase á licitación para la conservación y limpieza de las obras sanitarias y campanillas eléctricas en todas las dependencias municipales. Tendrá lugar el dia 13 de Mayo próximo á las 2 p. m., y de acuerdo con el pliego de condiciones existente en la Oficina de Higiene y Seguridad.

Será por cuenta del contratista:

a) Limpieza y desinfección de todos los conductos de desagüe que forman la instalación de cloacas de cada una de las dependencias municipales, W. C., mingitorios, baños, lavatorios, etc.

b) Arreglo de depósitos automáticos, caños de aguas corrientes, canillas, etc.

c) Arreglo de campanillas eléctricas y reposición de sal para las mismas.

d) Desobstrucciones necesarias.

Cada ocho dias se deberá hacer una recorrida general en cada establecimiento, y mensualmente la limpieza y desinfección de lo indicado en A, también en cada establecimiento municipal.

Toda vez que se produzcan interrupciones en el servicio de campanillas eléctricas ú obstrucciones en la red de cloacas, se dará aviso al Empresario para que éste proceda á subsanar el inconveniente con toda premura.

Cada infracción á cualquiera de los articulos anteriores, será multada con diez pesos m/n. por dos veces, á la tercera se dará por rescindido el contrato.

El tiempo de duración de este contrato, será de un año con derecho de parte de la empresa á prolongarlo por otro más si asi lo considera oportuno la Municipalidad. Los edificios municipales donde deberá hacerse la conservacion indicada, son los siguientes:—Intendencia Municipal, Casa de la Comisión Municipal, Asistencia Pública, Hospitales, San Roque Rawson, Casa de Aislamiento, Hospicio de las Mercedes, Norte, Pirovano, Teodoro Alvarez, Vecinal de los Corrales, Boca, Desinfección Norte y Sud, Administración General de Limpieza, Corralones de Limpieza Norte y Sud, Buenos Aires, Flores y Belgrano, Depósito de Materiales Bouchard y Corrientes, Pavón y Entre Rios, Dispensario de Salubridad, Lavaderos French, Córdoba y Caseros, Casas de Obreros, Mercados Centro y Plata, Oficina Quimica Dirección de Alumbrado, Asilos de Mendigos y Nocturno, Laboratorio Pasteur, Casa Municipal de Flores y Belgrano, Mataderos de Belgrano, Dirección General de Paseos, Antigua Dirección de Paseos, Usina Eléctrica de Palermo y Oficina de Recaudación calle Santa Fe y Uriarte.

El proponente cuya propuesta fuera aceptada, depositará cien pesos m/n. en el Banco de la Nación á la orden de la Intendencia en garantia de la buena ejecución del trabajo. El precio se dará, á cobrar una cuota fija y mensual. Buenos Aires Abril 26 de 1902.—*Jorge N. Williams*—Secretario. v-13-Mayo

---

Colonia Nacional de Alienados

Llámase á licitación, por el término de cinco dias, para la confección de 350 trajes de invierno para alienados y 50 id id para asistentes, con destino á la Colonia Nacional de Alienados. El detalle de los articulos puede verse en el pliego de condiciones que se halla á disposición de los interesados, en el Hospicio de Mercedes, Vieytes 301, todos los dias de 8 a. m. á 4 p. m.—Buenos Aires, Mayo 5 de 1902. v-12-Mayo.

MINISTERIO DE HACIENDA

Administración General de Impuestos Internos.

Ignorándose quien sea el dueño de los siguientes efectos hallados en contravención la Ley de Impuestos Internos y su Decreto Reglamentario:

300 paquetes con 500 gramos c/u de tabaco picado y 16 cajas con 50 cigarros c/u detenidas en la Estación Once de Septiembre—100 paquetes con 500 gramos c/u de tabaco virginia detenidos en la Estación Retiro (F. C. B. A. y R.)—230 paquetes tabaco aleman, 210 paquetes tabaco virginia, y 210 paquetes tabaco francés con 500 gramos c/u detenidos en la Estación Constitución F. C. S.—200 paquetes con 500 gramos c/u de tabaco elaborado detenidos en la Estación Once de Septiembre—1 Cajón conteniendo dos fardos de tabaco en hojas con 280 kilos, detenido en la Estación Once de Septiembre—2 cajones con 60 kilos de tabaco en hoja, detenidos en la Estación Constitución—14 bultos con 418 kilos de tabaco en hoja, 29 kilos de palo, 8 kilos de polvo de tabaco y un casco con 200 litros de melazas encontrados en una pieza de casa calle Serrano Nº 1514 —416 paquetes con 500 gramos c/u de tabaco picado y 10 paquetes con 100 cigarros c/u detenidos en la Estación Once de Septiembre -120 paquetes con 500 gramos c/u tabaco picado detenidos en la Estación Once Septiembre—300 paquetes con 100 gramos c/u, 160 paquetes con 500 gramos c/u y 47 kilos de tabacos picados, 10 paquetes con 100 cigarros c/u y 10 paquetes con 50 cigarros c/u detenidos en la Estación Once de Septiembre—184 paquetes de 100 gramos c/u y 49 paquetes de 500 gramos c/u de tabaco negro detenidos en la Estación Once-Cítase por el término de quince dias á quienes se consideren con derecho á la propiedad de dichos efectos, para que dentro de dicho término se presenten á las Oficinas de Sumarios de esta Administración General, calle de Rivadavia Nº. 423.—*Julio C. Esuate,* Jefe de Sumarios. --v-- 20 Mayo.

Crédito Público Nacional

SORTEO DE AMORTIZACIÓN

Ley de 2 de Septiembre de 1881

Se hace saber á los tenedores de fondos públicos de Ley 2 de Septiembre de 1881, que en el sorteo practicado en el dia de la fecha, han resultado amortizados los siguientes:

Serie A de $ 100—Nºs 46, 65, 156, 308, 439 y 789.

Serie B de $ 500—Nºs 53, 91, 439, 468 y 477.

Serie C de $ 1.000—Nºs 48, 57, 233, 369, 404, 457, 470, 498, 508, 542 y 598.

Atrasados

Serie A—Nºs 206, 255, 257, 491,573 y 664.

» *B*—Nºs 225, 272 y 292.

» *C*—Nºs 45, 104 y 455.

El pago de estos titulos, así como el servicio de renta, se efectuará del 1° al 10 del entrante en la Tesoreria de esta Oficina de 11 a. m. á 3 p. m.—Buenos Aires, Abril 21 de 1902.—*El Secretario.* v-10-Mayo.

Contaduría General de la Nación

EDICTO

En cumplimiento de lo resuelto por la Contaduria General de la Nación, de conformidad con lo dispuesto por el articulo 67 de la Ley de Contabilidad, se cita á don Trinidad S. Osuna, para que dentro del término de diez dias ingrese en Tesoreria General, la cantidad de $ 2.363.51 m/n, por

lo cual ha sido declarado deudor al Fisco, por concepto del impuesto de contribución territorial, correspondiente á años atrasados, que percibió la sociedad de la que formaba parte el señor Osuna, por medio de sus agentes, bajo apercibimiento de lo que prescribe la expresada ley.—Contaduria General, Mayo 2 de 1902.—*Los Secretarios*,
v- 15 Mayo

AVISO

Por el presente se cita, llama y emplaza por el término de treinta dias, á los que se consideren con derecho á una canoa que ha sido encontrada abandonada en el paraje denominado Colorado, jurisdicción de la Subprefectura Resguardo de La Paz, y que se encuentra depositada en dicha Subprefectura; previniéndose que si vencido dicho término, no fuere reclamada, se procederá con arreglo á lo que disponen los reglamentos vigentes.

Las dimensiones son las siguientes:

Eslora, 7 metros; manga, 1 m. 70 centimetros; manga del plan, 1 m. 15 centimetros; puntal, 0. m. 60 centimetros; tiene 13 pares de curvas, tacos y plan de algarrobo y está pintada de colorado con una cinta verde.—Buenos Aires, Abril 21 de 1902.—*Luis García.*
v-22-Mayo.

MINISTERIO DE JUSTICIA E INSTRUCCIÓN PÚBLICA

Consejo Nacional de Educación

LICITACIONES

Llámase á licitación para el dia 10 de Mayo, a las 2 de la tarde, dada la urgencia del caso, para la provisión de 300 banderas nacionales y 150 astas para las mismas; todo de aduerdo con el pliego de condiciones que estar a disposición de los interesados en la Secretaria de éste Consejo, Paraguay 1661.—Buenos Aires, Mayo 1° de 1902.—*El Secretario.*
v- 12 Mayo.

Llámase á licitación por el término de ocho dias, dado la urgencia del caso para la construcción de los techos de las escuelas de la calle Malavia N°. 2148 y 2252, de acuerdo con las especificaciones formuladas por el Agente Inspector, que estarán á disposición de los interesados todos los dias hábiles de 1 á 5 p. m., en la Secretaria de este Consejo.

El acto de la licitación y apertura de las propuestas tendrá lugar el dia 9 de Mayo próximo a las dos de la tarde, no tomándose en consideración sino las propuestas que estén n el sello de $ 5 y acompaña el depósito del 1% sobre el importe total.—Abril 29 de 1902.—*El Secretario.*
v-9-Mayo

MINISTERIO DE GUERRA

Intendencia de Guerra

La Secretaria recibe propuesta hasta el dia 7 del corriente á las 3 p. m., por cabestros de cadena, colchones, almohadas, cocina económica, bascula y mueble.—*El Secretario.*
v. 7 Mayo

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Ferro Carril Andino.

ADMINISTRACIÓN.

Venta de Hierro viejo para fundición y rieles usados para construcción.

LICITACION

Llámase á licitación para la venta de materiales provenientes de los Talleres y de la renovación de las vias de este ferrocarril, á saber:

1200 toneladas de rieles viejos de hierro, dobles, cabezas de 6.40 metros de largo, pesante 27 kilos el metro lineal, ó sea 172.80 kilos, cada riel.

1500 toneladas de hierro viejo para fundición, (sillas rotas de via).

360 toneladas de varillas de hierro, (travesaños de la sillas), de 2.14 de largo y 0.05 ancho por 0.01 y 1/2 de grueso, pesando cada una m s ó menos 10 kilos.

100 toneladas de hierro dulce, (recortes de talleres, etc.)

El tonelage indicado para cada clase de hierro es aproximado.

Se vende este material puesto en vagones del Ferrocarril Andino, y libre de flete, hasta Villa Maria, Rosario ó Retiro, según convenga al interesado.

Las propuestas deben presentarse en pliego cerrado, y en papel sellado de un peso por cada foja, acompañadas de un certificado de depósito hecho en el Banco de la Nación Argentina, por una suma igual al 5 % del importe de la propuesta, debiendo expresarse en ésta donde se desea recibir el material.

La apertura de las propuestas tendrá lugar en Buenos Aires el dia 22 de Mayo del corriente año, á las 3 p. m., en el despacho del señor Subsecretario del Ministerio de Obras Públicas, en presencia de los interesados que concurran, admitiéndose ofertas por todo el material ó por lotes, siempre que estos no sean menores de 50 toneladas de cada clase de material. El pago debe hacerse en Rio Cuarto al mismo tiempo de cargarse el material.-Rio Cuarto, Abril 22 de 1602.—*La Administración.*
v-22-Mayo.

MINISTERIO DE AGRICULTURA

División de Minas y Geologia

PEDIDO DE PERTENENCIAS

Territorio Nacional de Los Andes Salar Rincón.

Buenos Aires, Mayo 26 de 1901.—Al Señor Ministro de Agricultura.—Excmo. Señor.—Emilio Lamothe y Arturo Flajollet, mayores de edad, comerciantes en esta Capital, calle Reconquista 268, el primero soltero y el segundo casado, ante V. E. nos presentamos nuevamente, declarando que en virtud del permiso de exploración y cateo que nos fué concedido por superior resolución de Enero 16 del corrte. año, y agregado al expediente N°. 3336 letra L de 1900, hemos efectuado el estudio á que nos hemos referido, dentro de los términos que marca la ley, por cuya razón en nuestro carácter de compañía, solicitamos que nos conceda las tres pertenencias correspondientes.—La ubicación precisa y exacta del terreno de nuestra referencia, se halla en el Salar de «Rincón» en el Territorio Nacional de Los Andes, á sesenta kilómetros más ó menos en dirección Nordoeste de «Pastos Grandes» y al pie de las serranias al Este, conocidas bajo el nombre de «Faldas Cienegas»—Dado la forma en que se presentan los depósitos de borato que hemos estudiado, y para su más útil y provechosa explotación, solicitamos que las tres pertenencias que nos corresponden, sean demarcado como sigue:—Desde el mojón A establecido en el centro del rectángulo B C D E, y de donde se observan tres visuales: la 1ª de 199 grados sobre el cerro «Azufre»; la 2ª de 196 grados sobre el cerro «Aguas Blancas», y la 3ª de 186 grados sobre el cerro «Tultol», se tirarán dos lineas, una A F al Oeste de 210 metros.—la otra A G al Este igualmente de 219 metros, total 420 metros de largo.—En F y G se levantarán las perpendiculares F B. F C.—G D. y G E.—de 3571 metros 43 cents. cada una, cerrando enseguida el rect ngulo de B á A y de C á E obteniendo así una superficie total de tres millones de metros cuadrados, ó sea el equivalente de las tres pertenencias que concede la ley.—A esas pertenencias daremos el nombre de «Carolina» y el terreno que es inculto, no cercado ni labrado pertenece á la Nación, Dios Guarde á S. E.

Emilio Lamothe - Arturo Flajollet,—Buenos Aires, Noviembre 5 de 1901.—De conformidad al permiso de cateo concedido por superior Decreto de fecha 16 de Enero de 1901; Registrase el presente pedido de pertenencia en el salar «Rincón», publiquese de conformidad al Art. 119 del Código de Mineria—Fijése cartel aviso en las puertas de la División y notifiquese al interesado, —*H.D. Hoskold.* N° 824

Territorio Nacional de Los Andes, Salar Pozuelos.

Buenos Aires, Mayo 26 de 1901.—Al señor Ministro de Agricultura.—Excmo. señor.—Emilio Lamothe y Arturo Flajollet, mayores de edad, comerciantes en esta capital, calle Reconquista 268, el primero soltero y el segundo casado, ante V. E. nos presentamos, nuevamente, declarando que en virtud del permiso de exploración y cateo que nos fué concedido por superior resolución de Enero 16 del corriente año, y agregado al expediente N°. 3365 letra L de 1900, hemos efectuado el estudio á que nos hemos referido, dentro de los términos que marca la ley, por cuya razón en nuestro carácter de compañía solicitamos que, nos conceda las tres pertenencias correspondientes.—La ubicación precisa y exacta del terreno de nuestra referencia, se halla en el Salar de «Pozuelos» en el Territorio nacional de Los Andes, á veinte kilómetros más ó menos en dirección Suroeste de «Pastos Grandes» y al pie del único cerro que existe en el salar de «Pozuelos».—Dado la forma en que se presentan los depósitos de borato que hemos estudiado, y para su mas útil y provechosa explotación, solicitamos que las tres pertinencias que nos corresponde, sean demarcadas como siguen: —Desde el mojón A se tirar una linea recta de mil metros hasta B y otra de mil metros desde B C; se levantarán dos perpendiculares de mil metros cada una A D y B E, cerrando el cuadro de D á E obteniendo así una pertenencia de un millón de metros cuadrados. Enseguida se prolongará la linea E B de mil metros hasta G y de otros mil metros desde G á H, levantando sobre la linea B G H, las perpendiculares de mil metros cada una B C G F G J y H I, para después cerrar los dos nuevos cuadros en C F y J I, obteniendo así dos pertenencias de un millón de metros cuadrados cada una, sea en todo las tres pertenencias que concede la ley ó tres millones de metros cuadrados; á las pertenencias indicadas daremos el nombre de «Sarita» y el terreno que es inculto no cercado, ni labrado pertenece á la Nación.—Dios guarde á S. E. —Emilio Lamothe, Arturo Flajollet.—Buenos Aires, Noviembre 5 de 1901.—De conformidad al permiso de cateo, concedido por superior Decreto de fecha 16 de Enero de 1901, Registrese el presente pedido de pertenencias en el salar «Pozuelos»; publiquese de conformidad al Art. 119 del Código de Mineria.—Fijese cartel aviso en las puertas de la división y notifiquese á los interesados.—*H. D. Hoskold.*
N° 825.

OFICINA DE PATENTES DE INVENCION Y MARCAS DE FABRICA DE COMERCIO Y DE AGRICULTURA

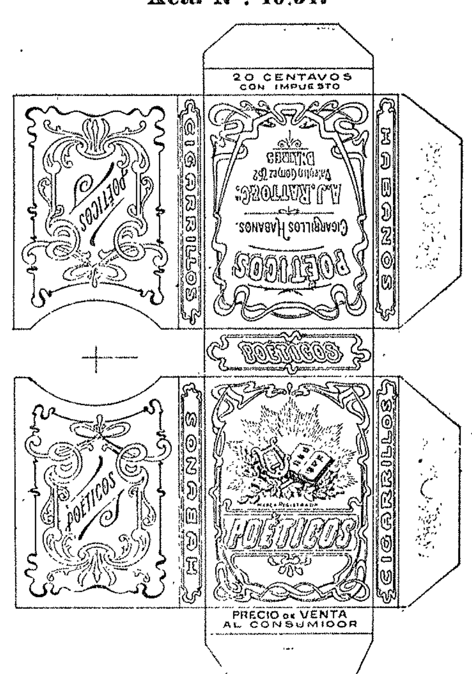
MARCAS SOLICITADAS

Acta N°. 10.548



Mayo 1° de 1902—Enrique Martinez y Compañia—Distinguir cigarrillos. v-9 de Mayo.

Acta N°. 10.547



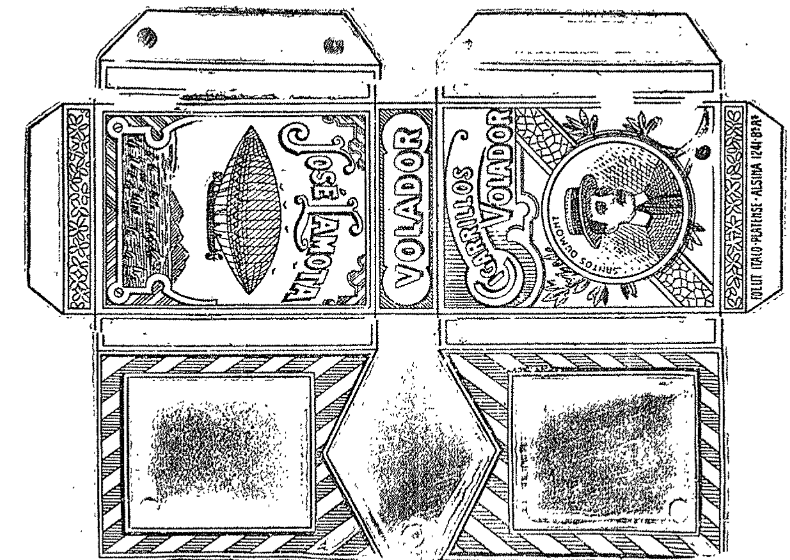
Mayo 1° de 1902 Angel J. Ratto y Compañia—Distinguir cigarrillos. v-7 de Mayo.

Acta N°. 10.549

«Latariba»

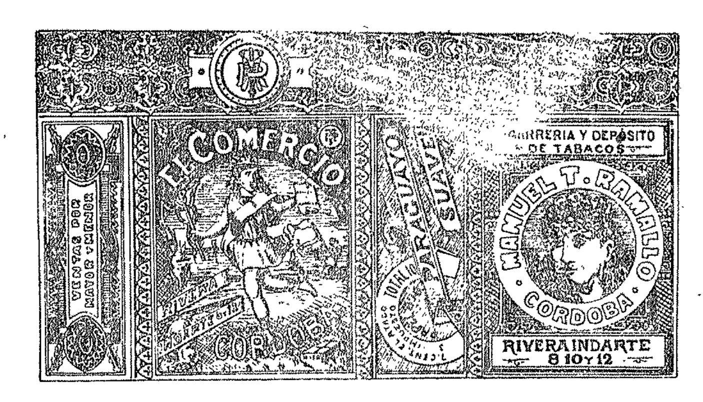
Mayo 2 de 1902—The Mazawattee Tea Company Limited—Distinguir substancias empleadas como alimentos ó como ingredientes de alimentos. v-9 de Mayo.

Acta N°. 10.546



Abril 30 de 1902—José Lamota—Distinguir cigarros, cigarrillos y tabacos. v-7 de Mayo.

Acta N°. 10.545



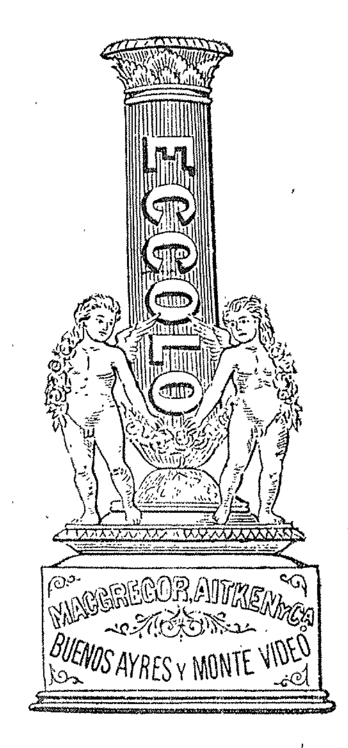
Abril 30 de 1902.—Manuel T. Ramallo.—Distinguir cigarrros, cigarrillos y tabacos en general. v-7-Mayo.

Acta N°. 10.553



Mayo 3 de 1902—José Sacchero—Distinguir cigarrillos. v-13 de Mayo.

Acta N°. 10556



Mayo 6 de 1902—Macgregor, Aitken y Ca.—Distinguir tejidos, confecciones y mercería. v-13 de Mayo.

Acta N°. 10.554

«Randolhp»

Mayo 3 de 1902—Juan y José Drysdale y Ca.—Distinguir máquinas, útiles é implementos agrícolas en general.
v-13 de Mayo.

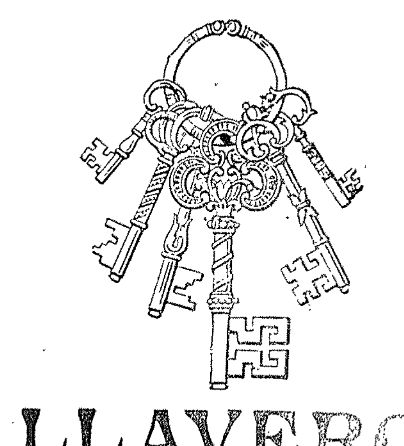


Acta N°. 10.555



Mayo 6 de 1902—Giuseppe Borsalino é fratello—Distinguir sombreros en general.
v-13 de Mayo.

Acta N°. 10.557



Mayo 6 de 1902—Macgregor, Aitken y Ca.—Distinguir tejidos, confecciones y mercería.
v-13 de Mayo.

Acta N°. 10.534



Abril 26 de 1902.—Juan & José Drysdale & Cía.—Distinguir todos los artículos de ferretería y especialmente cuchillería, máquinas, herramientas, cementos, artículos de construcción, productos del país (menos vinos y licores) útiles de campo, semillas, plantas, artículos de librería, escritorio, dibujo, artículos navales, maquinarias, armería, talabartería, pinturería, drogas, aceites, tejidos, lienzos, lonas, arpilleras, géneros, confecciones, artículos de tienda, mercería, bazar, alhajas, relojes, cueros, pieles, zapatería, sombrerería, instrumentos ópticos, musicales, comestibles, bebidas, (menos vinos y licores) porcelanas, lozas, cristales, mueblería, artículos de fotografía, alambrado, litografía, tabacos en todas formas, perfumería, velocípedos, cerámica, santería, artículos de viaje, de goma, de mesa, pelo, crin, plateados, papelería, marmolería, cocinas, cigarros, cigarrillos, baños, artículos de cigarrería, bombas, molinos, bicicletas, asbesto, etc.
v-12-Mayo.

Tip. Penitenciaria Nacional